ЭТОТ НОМЕР ОКЛЕЕН УНИКАЛЬНОЙ ПЛЕНКОЙ-НЕВИДИМКОЙ → 186

№6 (996) ИЮНЬ 2014 WWW.ZR.RU

За рулем

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 14006

iPad ПАНОРАМЫ САЛОНОВ, ВИДЕО, АНИМАЦИЯ

NISSAN TERRANO

С НОВОБРАНЦЕМ НА РАЗВЕДКУ В КРЫМ! → 14

→ 30
НОВЫЕ ПРАВА:
ЭТО НАДО ЗНАТЬ

→ 96
АВТОСАЛОН
ДЛЯ МИЛЛИАРДОВ
РЕПОРТАЖ ИЗ ПЕКИНА

ГРАНТА-ЛИФТБЕК ПЕРВАЯ ВСТРЕЧА → 32

ТОРМОЗИМ **С ПУСТЫМИ АМОРТИЗАТОРАМИ** → 126

КАК НЕЛЬЗЯ ПРОДАВАТЬ МАШИНЫ НАШ ОПЫТ → 204

CITROEN, MINI, BEETLE **ПРАЗДНИК НЕФОРМАЛОВ** → 112

Jeep® и EXPO MILANO 2015

НОВЫЙ JEEP CHEROKEE

Приключения – это привычка

РЕКЛАМА

Абсолютно новый Jeep® Cherokee опережает свое время и задает новые стандарты в классе премиальных внедорожников. Дизельный или бензиновый двигатель мощностью от 170 до 272 л.с.; 9-ступенчатая автоматическая коробка передач; новая система передачи крутящего момента Active Drive с регулировкой тягового усилия Selec-Terrain®; 5 звезд за безопасность по системе EuroNCAP; медиацентр Uconnect® с сенсорным экраном 8,4'' [1]; адаптивный круиз-контроль[2]; система помощи при параллельной и перпендикулярной парковке[3].

ИСПЫТАЙТЕ НОВЫЙ CHEROKEE УЖЕ СЕЙЧАС НА JEEP TERRITORY!

8-800-100-81-82 | www.jeep-russia.ru

EURO NCAP TOP SAFER CARS www.euroncap.com TEST 2013

Jeep®, Cherokee — зарегистрированные товарные знаки Chrysler Group LLC.
* Jeep — только один.
[1] Базовое оснащение для версий Trailhawk и Limited.
[2,3] Опциональное оборудование для Limited.

НЕ ПЫТАЙТЕСЬ ПОВТОРИТЬ

Jeep®
THERE'S ONLY ONE

Полгода – тоже будущее

Конференция «Будущее автомобилестроения в России»*, прошедшая в актовом зале МАМИ, началась с того, что трибуна – интерактивная, со встроенным экраном – отказалась подчиняться докладчикам. Непокорное устройство словно обещало непростую жизнь всем собравшимся. Среди озвученных Минпромторгом трех сценариев развития авторынка до конца года не оказалось ни одного с положительной динамикой. Аналитики предрекают, что падение продаж в сегменте легковых автомобилей составит в лучшем случае 6,5%, а в худшем – 10,1%!

Причины очевидны: доллар и евро растут, а вместе с ними поднимаются цены на всё, включая автомобили. Точнее, на их импортные комплектующие: сегодня их много, слишком много в любой модели российской сборки. Моторы «фордов», трансмиссии «логанов», шасси «тойот»... Посмотрим теперь на результаты прошлого года: продажи новых автомобилей в России снизились на 5,7%, а производство – всего на 1,8%. А вот итоги первого квартала 2014 года: рынок легковых машин упал на 2,1%, но при этом производство пострадало не так сильно, минус 1,3%.

Улавливаете? Местные автопроизводители теряют меньше! И чувствуют себя лучше – в том числе потому, что меньше зависят от доллара и евро. Им есть куда стремиться: уровень локализации на российских заводах «Хёндэ», «Джи-Эм», «Фольксваген», «Рено» составляет от 10 до 65%. А должно быть аж 75% по всей отрасли к 2020 году.

Что это означает? Что совсем скоро (полгода в данном случае тоже срок) мы станем свидетелями дальнейшей локализации, причем довольно бурной. Хочешь выжить и меньше терять – начинай здесь собирать моторы, прокатывать сталь и, что еще важнее, проектировать, испытывать, внедрять! И тогда еще через полгода-год спад рынка сменится подъемом, вот увидите.

Для этого действительно есть все предпосылки – от слабеющей национальной валюты до кадрового потенциала. А трибуну в МАМИ победили, тачскрин заработал – и это добрый знак.

Антон Чудкин,
главный редактор

**Организаторы: Экспертный совет по инновационному развитию автомобильной промышленности и спецтехники при Комитете Государственной Думы по промышленности; Ассоциация автомобильных инженеров; Московский государственный машиностроительный университет (МАМИ).*

PREMIER SPECIAL EDITION*

ВАШЕ МЕСТО В ПЕРВОМ РЯДУ

Реклама

Обивка сидений кожей, вентиляция передних сидений

Интеллектуальная система доступа, запуск двигателя нажатием кнопки**

Камера заднего вида с динамической разметкой

1 800 000 РУБ.

Lexus приглашает Вас занять лучшие места. Ощутите подлинный комфорт в просторном салоне премиум-класса, прочувствуйте возможности двигателя 2,5 литра, оцените прекрасную управляемость вместе с передним приводом. Представляем исключительное сочетание избранных опций и привлекательной цены в специальной комплектации Lexus ES Premier.

LEXUS HYBRID ART 2014

Ежегодная выставка гибридного искусства
24 июля – 28 августа, ЦВЗ «Манеж»
Следите за новостями на сайте

LexusHybridArt.ru

0+

LexusHybridArt

LexusRussia

WWW.LEXUS.RU
8 800 200 38 83
WWW.FACEBOOK.COM/LEXUSRU

Lexus Hybrid доступно в Available on the App Store · ANDROID APP ON Google play

Лексус Гибрид Арт. * Специальная комплектация «Премьер». ** Функция доступна в основном ключе автомобиля.

Испытай новый KIA cee'd GT

Адреналин закипает в крови при одном взгляде на него. Стремительные линии корпуса. Передовые технологии. Мощный турбированный двигатель... Все это KIA cee'd! Испытайте новый заряженный пятидверный хэтчбэк KIA cee'd GT

* KIA – официальный партнер чемпионата мира по футболу – 2014. ** Искусство удивлять. *** 5 лет. Гарантия 5 лет/150 000 км действительна на автомобили, реализуемые официальными дилерами ООО «КИА Моторс РУС» с 1 марта 2009 года на условиях, указанных на сайте www.kia.ru и в сервисной книжке производителя.

www.kia.ru

Качество заводит!
Новый характер KIA cee'd

KIA

The Power to Surprise**

- Спортивные легкосплавные диски 18″
- Спортивные сиденья RECARO
- Приборная панель Supervision с цветным дисплеем TFT 7″
- Мощный турбированный двигатель 204 л.с.
- Светодиодные ходовые огни и задние фонари
- 5 ЛЕТ ГАРАНТИИ 150 000 км ★★★★★ ***

Реклама

СОДЕРЖАНИЕ № 06, 2014

АКТУАЛЬНО

КРУПНЫМ ПЛАНОМ 3
Полгода – тоже будущее

ОН ОДИН НА ПЕРЕПРАВЕ 14
Махнем в Крым на «Ниссане-Террано»
ОСТРОВ КРЫМ – 2014 22
Расскажем о проектах транспортного перехода
НОВОСТИ 24
КАТЕГОРИЧЕСКИЙ ПРИВЕТ 30
Изучим отметки в новом водительском удостоверении

ПРЕМЬЕРЫ

УСИЛИТЕЛЬ ВКУСА 32
Знакомимся с лифтбеком «Лада-Гранта»

ГОРЯЧИЙ ФЛЕШБЕК 36
Мчимся в открытом «Порше-911 Тарга»

ЛОГАНБЕРРИ 42
Отмечаем улучшения в «Рено-Логан»
СОЛИ И СЕРДЦА! 48
Ищем изюминку в «Киа-Соул»

ПОХОЖЕ, НЕПОХОЖАЯ! 52
Похвалим прогресс «Хаймы-М3»
ЧУЖАЯ КРОВЬ 58
Удивимся переменам в «Джипе-Чероки»

С УРАЛЬСКИМ АКЦЕНТОМ 66
Представим линейку «Ивеко-Траккер»
КТО ТОЛКАЕТ «ПАЗИК» 70
Прокатимся в заднемоторном автобусе
НАЛОГ НА РОСКОШЬ 74
Сэкономим с новым «Кадиллаком-SRX»
ИСХИТРИСЬ-КА МНЕ ДОБЫТЬ 76
Похвалим практичность «Пежо-308 SW»
АСФАЛЬТОВАЯ БОЛЕЗНЬ 80
Прохватим по кольцу на «Субару-WRX STI»
ГОРОЖАНИН 84
«Чери-Тигго» и «Чери-М11» с вариатором
ТЕХНО-ДИСКО 86
Расскажем о будущем «Ленд-Ровере»

МИДИВЭН 88
Отыщем достоинства в «Мерседесе» V-класса
ЖДЕМ У МОРЯ ПОГОДЫ 92
«Опель-Мокка» с турбомотором
ВРЕМЕНА ГОДА 94
Испытаем открытый «Ауди-S3»

РАСКРОЙ ОТ ПОРШЕ, ДИЗАЙН ОТ СЯОДИ 96
Представим новинки Пекинского салона

КОРОТКО

НОВОСТИ 106
НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ 110

ВСЕ АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

«Ауди-А5 Спортбек» 130
«Ауди-S3 Кабриолет» 94
БМВ-3GT 130
«Джип-Чероки» 58
ЗИЛ-41052 192
«Кадиллак-SRX» 74
«Киа-Соул» 48
«Лада-Калина Спорт» 216
«Лада-Гранта» лифтбек 32
«Ленд-Ровер Дискавери» 86
«Мерседес-Бенц» V-класса 88
«Мини-Купер S» 112
«Ниссан-Теана» 150
«Ниссан-Террано» 14
«Опель-Мокка» 92
«Пежо-308 SW» 76
«Порше-911 Тарга» 36
«Рено-Логан» 42
«Ситроен-DS3» 112
«Ситроен-С4 Седан» 142
«Субару-WRX STI» 80
«Тойота-Кэмри» 150
«Фольксваген-Битл» 112
«Форд-Фокус ST» 162
«Хайма-М3» 52
«Хёндэ-ix35» 198
«Чери-Тигго» 84
«Чери-М11» 84
«Шевроле-Кобальт» 158
«Шкода-Октавия RS» 162

Коммерческие автомобили
«Ивеко-Траккер» 66
ПАЗ-3237-01 70

Реклама

Завод компании Мишлен в России празднует первый юбилей!

Завод в Давыдово (Московская область) работает по единым международным стандартам качества, принятым на всех заводах Мишлен и обеспечивает автомобилистов России и Стран СНГ шинами легендарной марки с 2004 года.

MICHELIN
Движение к совершенству

ТЕСТЫ

АНДЕГРАУНД-ЭФФЕКТ 112
Порадуемся непохожести «Ситроена-DS3», «Мини-Купер S» и «Фольксвагена-Битл»

ЛЕТЯЩЕЙ ПОХОДКОЙ 126
Затормозим машину с рабочими амортизаторами и с пустыми
ВСЁ НАОБОРОТ 130
Устроим дуэль между БМВ 3-й серии «Гран Туризмо» и «Ауди-А5 Спортбек»

В СИНХРОННОМ ПЕРЕВОДЕ 142
Посмотрим на «Ситроен-С4 Седан» глазами французских коллег
ВСТЫК-ВНАХЛЕСТ 148
Попробуем разные клеи для пластика
НА РАССТОЯНИИ УДАРА 150
Прикинем шансы «Ниссана-Теана» против «Тойоты-Кэмри»

БЕДНЫЙ РОДСТВЕННИК 158
Оценим удобство ремонта «Шевроле-Кобальт»
ГРАНИ СЦЕПЛЕНИЯ 162
Выкатим на «Смоленское кольцо» «Форд-Фокус ST» и «Шкоду-Октавия RS»

КОРОТКО

НОВОСТИ ДИЛЕРОВ 168
НОВЫЕ ТОВАРЫ 170
МОЖЕТЕ ЖАЛОВАТЬСЯ 172
Обжалуем штрафные санкции
ГОНОЧНЫЕ НОВОСТИ 174
НА ГРЕБНЕ МОДЫ 176

ЖИЗНЬ

ЧТО ПРИВЕЗУТ В СОЧИ 178
Знакомим с нюансами Королевских гонок
ДОМАШНЯЯ ГОНКА 181
Ждем в Москве земляков из Мировой серии «Рено»
ХОД ЗА БРИТАНИЕЙ 182
Радуемся первому успеху «Гранты» в WTCC

ВИДИМО-НЕВИДИМО 186
Пытаемся скрыть номера от видеокамер
ТЕХНИКА – В БЕЗОПАСНОСТИ 190
Подскажем, как сохранить гарантию
СИЛЬНЫЙ МИРА ТОГО 192
Вернемся в прошлое на бронированном ЗИЛе

ИХ НРАВЫ 198
Выберем комплектацию «Хёндэ-ix35»
ДЕНЗНАКИ СУДЬБЫ 204
Убедимся в бесполезности предпродажки для неновой машины
СИНОНИМ ЧИСТОТЫ 208
Побываем на заводе «Керхер»
РЕЗОНЫ ДЛЯ БАЛЛОНА 210
Подсчитаем выгоду от перехода на газ
БЛОК-ПОСТ 212
Исследуем нетипичный дефект замка
НАШ ГАРАЖ 214
Размеры колес у машин ЗР
НИЧЕГО НЕ ТРОГАЙ? 216
«Лада-Калина» в парке ЗР

КОРОТКО

ФОТОЗАРИСОВКИ 218
ПРЕДЕЛ УСТАЛОСТИ 219
Конкурс знатоков-технарей
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ 220
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ 222
СЛОВО СПЕЦИАЛИСТАМ «ФОЛЬКСВАГЕНА» 224

ПЛЮС

СМОТРЕТЬ И ТРОГАТЬ 226
Российские музеи техники

ВСЕ В ОДНОМ 228
Крупнейший в ФРГ музей техники
ФАНЕРА И БРОНЯ 230
Сделано в странах соцлагеря
ЧАСТНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ 232
Любопытное собрание в Гааге
ПУСТЬ ПОВЕЗЕТ! 234
Узнаем счастливчиков аукциона «За рулем»

NISSAN

Innovation that excites*

НОВЫЙ NISSAN QASHQAI
БЕСКОНЕЧНО ПОТРЯСАЮЩИЙ ПРОГРЕСС

ГОРОД ПОКОРЕН

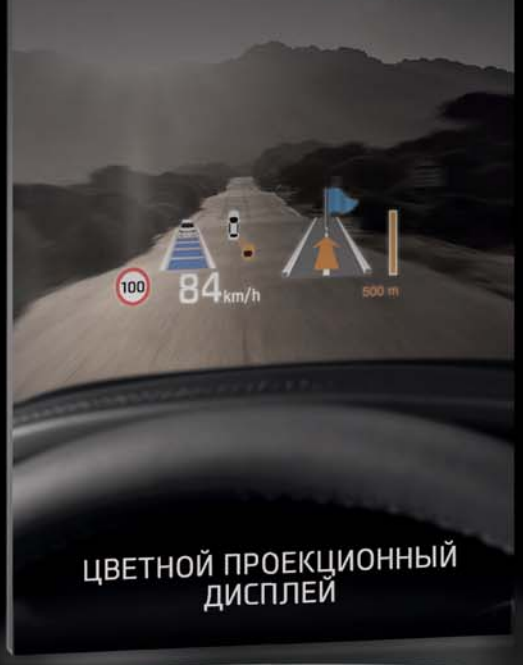
Технологическое превосходство – залог успеха в современном городе. Легендарный кроссовер Nissan Qashqai нового поколения не только сохранил все имеющиеся преимущества, но и приобрел множество новых. Комплекс систем активной безопасности Safety Shield[1], интеллектуальная система помощи при парковке, система контроля усталости водителя[2] и многое другое – впечатляющие инновации Nissan для покорителей города.

Узнайте больше об инновациях Nissan на **www.nissan.ru**

[1] Сейфти Шилд. [2] Наличие опций зависит от комплектации. * Инновации, которые восхищают.

На правах рекламы.

ПРОСТОРНЫЙ САЛОН



ЦВЕТНОЙ ПРОЕКЦИОННЫЙ ДИСПЛЕЙ

- ДВИГАТЕЛИ 3.0 GDI (249 Л.С.) И 3.8 GDI (315 Л.С.) [3]
- СИСТЕМА МОНИТОРИНГА СЛЕПЫХ ЗОН [3]
- ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ КРУИЗ-КОНТРОЛЬ С ФУНКЦИЕЙ ЭКСТРЕННОГО ТОРМОЖЕНИЯ [3]
- ДЛИННАЯ КОЛЕСНАЯ БАЗА (3010 ММ)

GENESIS

[1] Дженезис. [2] Максимальная рекомендуемая розничная цена в комплектации Business (Бизнес). Окончательную цену можно узнать у официальных дилеров HYUNDAI.

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ ПОЛНЫЙ ПРИВОД

HTRAC AWD

ЗАДНИЕ ФОНАРИ СО СВЕТОДИОДАМИ

НОВЫЙ GENESIS[1] ПОЛНЫЙ ПРИВОД ОЩУЩЕНИЙ

Восхищает дизайном. Покоряет комфортом.
Поражает точностью во всех деталях.
Впечатляет безграничным контролем над дорогой.
Это Ваш выбор, и Вы ощущаете это.

Цена: 1 859 000 руб.[2]

HYUNDAI PREMIUM ASSURANCE
ПРЕМИАЛЬНАЯ ПРОГРАММА[4]

Служба клиентской поддержки:
8 800 333 0 111

HYUNDAI
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

FIFA WORLD CUP 2014 Brasil

[3] Набор опций зависит от комплектации. [4] Премиум Эшуранс. Подробности на сайте www.HYUNDAI.ru. Реклама.

ОН ОДИН НА ПЕРЕПРАВЕ

Народный кроссовер «Ниссан-Террано» выходит на российский рынок | **Производство** «Автофрамос» | **Начало** продаж лето 2014 г. | **От** 677 000 руб. | **Автор** Сергей Воскресенский | **Фото** Александр Батыру

15 фото
см. с. 26

Долгожданный «Террано» рождался под покровом страшной тайны. Ниссановцы словно взяли обет молчания, хотя всяк желающий мог без труда найти в Интернете изображения «Террано» для рынка Индии и без подсказок понять, что это всего лишь перелицованный «Рено-Дастер».

И все же «Террано» – это «Ниссан», а не «Рено»! И Россия – не Индия, у нас иные запросы и требования к народным автомобилям. А потому теплилась надежда, что новичка снабдят другими моторами, коробками передач и, чем черт не шутит, полноприводной трансмиссией с демультипликатором... Имя-то обязывает!

Тайное стало явным, когда в руках оказался ключ зажигания: точно такой же, но от своего «Дастера» я ношу в кармане. Разница лишь в эмблемах. А сильно ли отличается сам автомобиль?

В ГОСТИ К МОРЮ

«Террано» достался нам в максимальной комплектации – полноприводный, с двухлитровым бензиновым мотором, в топовом исполнении «Текна». Такой предлагается за 885 000 рублей.

Это чуть ли не первая товарная машина в Москве, но равнодушие столичных водителей дало понять, что «Террано» в потоке не замечают. Массивная решетка радиатора, трапециевидные фары, измененные задние фонари, конечно же, придают машине мужественность – поневоле вспомнишь прежние рамные «Террано». Но профиль-то дастеровский! Вот почему новичка опознают не сразу. И, видимо, поэтому ниссановцы не пришли в восторг от идеи прямого сравнения новинки с «Дастером»: конвейер общий, но маркетинговая кухня у каждого бренда своя.

Интерьер? Наметанный глаз выхватывает на центральной консоли небольшой дисплей навигационной системы «Ниссан Коннект», оквадраченные сопла вентиляции и... больше не за что зацепиться! А нос чует знакомый запах искусственной кожи: сиденья здесь точно такие же, как на... Ах да, с «Дастером» просили не сравнивать.

Четырехступенчатый автомат пока предлагается только для переднеприводных версий, поэтому рука ложится на знакомый набалдашник рычага шестиступенчатой механики.

Nissan Terrano

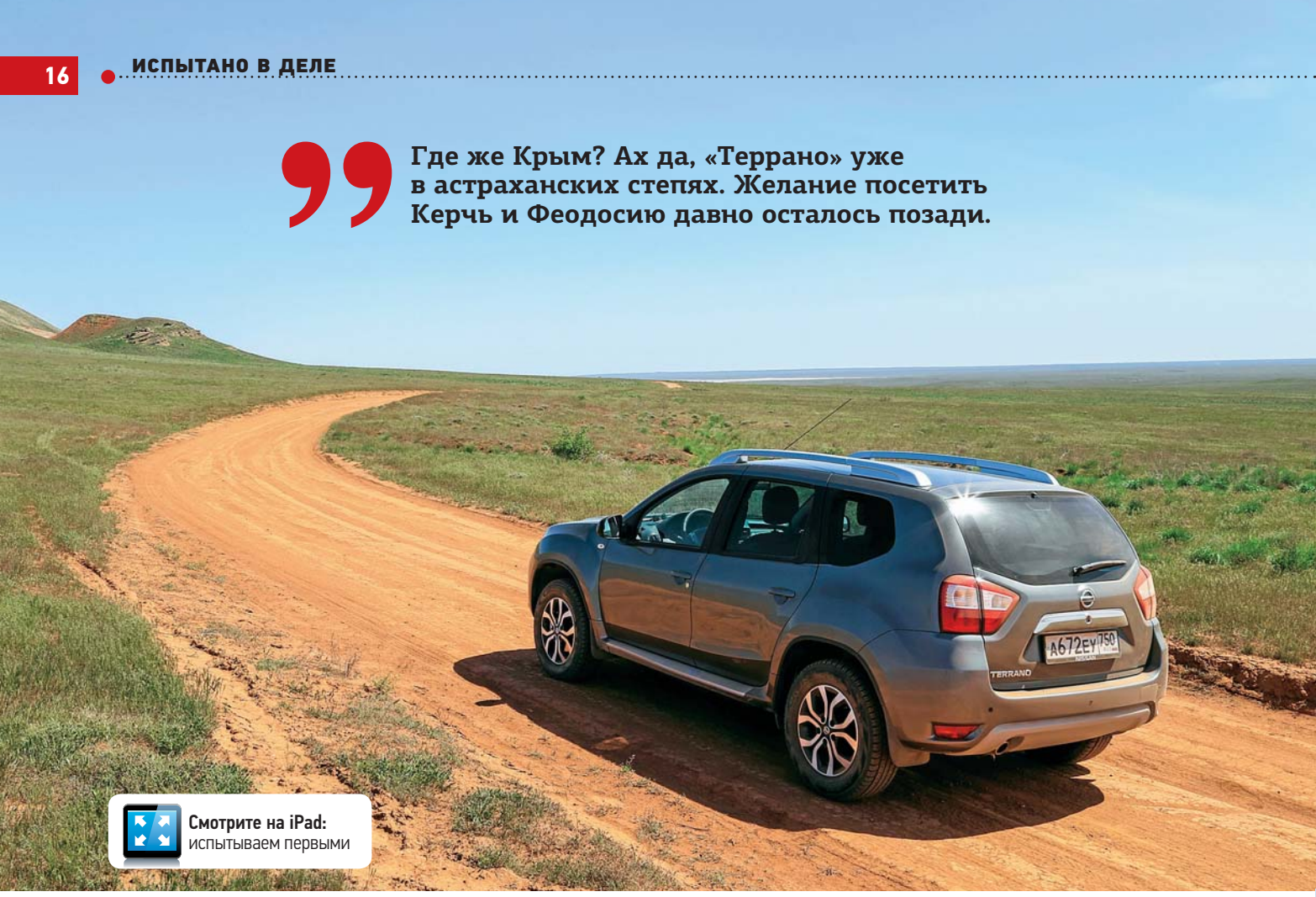
ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4342×1668×1822
Колесная база, мм	2674
Колея спереди/сзади, мм	1560/1567
Объем багажника, л	408/1567
Полная масса, кг	1726
Разгон 0–100 км/ч, с	10,4
Максимальная скорость, км/ч	177
Топливо/запас топлива, л	А92–98/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10,3/6,5/7,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 98 кВт/135 л.с. при 5500 об/мин; 191 Н·м при 3750 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 215/65R16.

Где же Крым? Ах да, «Террано» уже в астраханских степях. Желание посетить Керчь и Феодосию давно осталось позади.



Смотрите на iPad: испытываем первыми

Последняя на нашем берегу АЗС (на табличке так и написано). Предупреждение уже не актуально: в Крыму можно купить бензин и за рубли.

Солдатушки возвращаются из Крыма. Это одна из редких встреч: военных на своем пути мы почти не видели.

И трехпозиционная шайба управления полноприводной трансмиссией – как на том самом автомобиле.

Поскольку «Террано» нам выдали аж на неделю, грех не рвануть на нем куда глаза глядят. А глядели они на карту Крымского полуострова: более актуального направления в канун курортного сезона и не придумать.

Выбираемся на трассу М4 «Дон»: пробок нет. Терминалы оплаты, объездную вокруг Воронежа – всё проскакиваем на одном дыхании. На перегонах держали 120 км/ч и «везли» средний расход бензина 9,2–9,3 л/100 км.

Быстрее ехать даже не пытались. Во-первых, перед выездом на одометре было всего 48 км, а первую пару тысяч километров машину нужно щадить, даже если в инструкции ничего не сказано про обкаточный период. Во-вторых, как только стрелка тахометра подбирается к 3000 (а это как раз 120 км/ч на шестой передаче), в «Террано» становится слишком шумно: ревет мотор, который на этих оборотах входит в силу, гудят заимствованные у «Дастера» зубастые покрышки «Амтел-Круиз». Да и аэродинамические шумы отнюдь не ласкают слух.

А если в стремлении пожалеть необкатанную машину опустить обороты ниже двухтысячной отметки, то словно проваливаешься в глубоченную турбояму – хотя мотор-то атмосферный. Автомобиль практически перестает реагировать на педаль газа, и, чтобы порезче ускориться, переходишь с шестой сразу на четвертую передачу. Причем даже на такие меры мотор отвечает с ленцой. Вот и закралось сомнение: а при нем ли обещанные 135 сил?

ОСТРОВ НЕВЕЗЕНИЯ

В конец километровой очереди на паром через Керченский пролив мы уткнулись, полные оптимизма. Загруженная дорога из Краснодара через Крымск с бесконечными ремонтами и светофорами нас изрядно утомила, а здесь – бодрящий ветерок двух морей и замаячивший на горизонте полуостров. Потусуемся в компании байкеров из Севастополя, подремлем на полуденном весеннем

солнышке – и к вечеру наверняка будем в Керчи, а то и в Феодосии!

Увы, за три часа ожидания мы продвинулись лишь на полтораста метров – при том что загруженные под завязку паромы причаливали и отходили с завидной регулярностью, несмотря на волну и сильный ветер. Военных, строительных и прочих спецколонн не видать. В чем же дело?

Фотограф ринулся в народ: прошелся вдоль очереди, заглянул в кабинет к заместителю начальника переправы... Всё по-российски: левая очередь для своих, еще столько же машин с «красивыми» московскими да краснодарскими номерами плюс местечковое хамье, которому «очень надо». Вся эта братия проезжает вперед якобы для встречи парома, а затем нагло вонзается в очередь, в которой семьи с маленькими детьми томятся по 15–20 часов! Люди в погонах отмахиваются: дескать, следить за порядком не в их компетенции. Вот ежели бомба или автомат у кого обнаружится...

Наверно, поэтому слепы видеокамеры, которые через Интернет в онлайн-режиме должны отражать реальную ситуацию на переходе. Даже страшно представить, какая давка здесь будет летом.

МОМЕНТ ИСТИНЫ

Решено: переходим к запасному варианту. Разворачиваем «Террано» и чешем в сторону Анапы. В конце концов, обкатку машины можно считать завершенной (на одометре почти 2000 км), и жаль было бы не исследовать дикие пляжи Бугазской косы и живописной бухты Большого Утриша. Объявляется «день проходимости»!

Но быстро выяснилось, что бодро заявить – не значит легко исполнить. Песчаные дюны весьма коварны, даже если после полировки зимними ветрами и штормами они кажутся монолитными. Чуть резче провернул руль – шины мгновенно прогрызают жесткую верхнюю корочку, и тогда... Главное – не останавливаться, ползти вперед, поддерживая более-менее стабильные обороты двигателя. А уж коли

Измотанные ожиданием парома путешественники находят силы шутить и улыбаться.

Суета перед шлагбаумом. Первый в кадре явно лезет напролом – остальные, мол, подождут.

Казалось бы, до морского вокзала рукой подать. Однако люди маются в очереди по 20 часов.

Из достоинств интерьера стоит выделить отнюдь не навигацию (работает так себе) и даже не красивые дефлекторы вентиляции, а еще один закрывающийся бардачок – посередине передней панели.

Камера заднего вида? Отлично! Жаль только, что дисплей расположен слишком низко.

встал – финита ля комедия, назад уже не сдашь. На полноприводном «Террано» (как и на «Дастере») первая передача – силовая, с очень высоким передаточным отношением. Поэтому вперед машина прет как танк – пока не сядет. А вот задняя передача обычная, с расчетом преимущественно на твердое покрытие. Поэтому выбраться из песчаной засады задним ходом невозможно, даже если без жалости жечь сцепление. Одно спасение – трос и мощный тягач. Нас бог миловал. В поисках подъезда к морю мы изрядно набегались (чем больше исходишь ногами, тем вернее проедешь – первое правило джиперов), и «Террано» не подвел.

К слову, двухлитровый мотор не самым лучшим образом приспособлен для езды по бездорожью. Как уже сказано, он склонен к меланхолии и недостатку тяги на низах, когда стрелка тахометра не поднимается выше 2000 об/мин. Пока не газанешь как следует, «Террано» не поедет. А ведь трансмиссия с заблокированной муфтой, приличный клиренс (205 мм), короткие свесы кузова и длинноходная подвеска позволяют эффективно реализовывать высокий крутящий момент – но его-то как раз и не хватает. Вот и штурмуешь самые

Подкрылки на «Террано» заметно добротнее дастеровских. А плохо то, что брызговики жесткие, пластиковые.

гиблые места ходом либо подпаливая сцепление и балансируя на грани возможностей силового агрегата. Так что даже самый мощный «Террано» – для асфальта и легкого бездорожья.

В ПОЛНУЮ СИЛУ

– Тюльпаны? Да вот они!

Только человек с очень богатым воображением смог бы разглядеть в этих невзрачных пожухлых стебельках

АБСОЛЮТНО НОВЫЙ
АБСОЛЮТНО LOGAN

- МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ НАВИГАЦИОННАЯ СИСТЕМА[1]
- ОБОГРЕВ ЛОБОВОГО СТЕКЛА[2]
- СИСТЕМЫ ABS И ESP[3]
- ОТ 355 000 РУБЛЕЙ[4]

RENAULT QUALITY MADE**

[1]Опционально в версиях Confort (Конфорт), Privilege (Привилеж) и Luxe Privilege (Люкс Привилеж). [2]Серийно в версии Luxe Privilege (Люкс Привилеж). В пакете опций в версиях Confort (Конфорт) и Privilege (Привилеж). [3]ABS серийно в версиях Confort (Конфорт), Privilege (Привилеж) и Luxe Privilege (Люкс Привилеж). ESP в пакете опций в версии Privilege (Привилеж) и опционально в версии Luxe Privilege (Люкс Привилеж). [4]Рекомендованная цена на версию Access (Аксес) 1,6 МКП5 без учета стоимости окраски металлик. Предложение не является публичной офертой и действительно с 01.05.2014 по 30.06.2014 у официальных дилеров Renault. Количество автомобилей у дилеров ограничено. Дополнительная информация по телефону 8-800-200-80-80 (звонок по РФ бесплатный) или на www.renault.ru. *Управляй переменами. **Качество Renault. Реклама.

#новыйлоган

Renault рекомендует elf

DRIVE THE CHANGE*

RENAULT

О ДЕНЬГАХ НЕ СПОРЯТ?

Покупатели с тощим кошельком будут шокированы катастрофической разницей в цене: переднеприводный «Террано» в комплектации **Comfort** аж на **185 000 рублей** дороже «Дастера» в начальном исполнении **Authentique** (1,6 л, 4×2, МКП). Серьезный разбег по ценам объясняется в том числе и тем, что базовый «Террано» богаче оснащен: у него не одна, а уже две подушки безопасности, есть кондиционер, передние электростеклоподъемники и прочие «пряники». Но если взять идентичные по оснащению машины, окажется, что «Террано» все равно дороже – в среднем на **60 000–90 000 рублей.** А ведь, собственно говоря, это та же машина, без какой-либо серьезной инженерно-технической доработки. Переплата – за свежий облик и за имя.

Поэтому «Террано» заинтересует тех, кто за относительно небольшие деньги хочет приобрести кроссовер, хотя бы внешне похожий на своих более стильных и породистых собратьев. Именно на них рассчитано экстерьерно-интерьерное разнообразие комплектаций **Comfort (677 000–762 000 руб.), Elegance (775 000–815 000 руб.), Elegance Plus (809 000–849 000 руб.), Tekna (872 000–885 000 руб),** базирующееся на двух типах приводов (передний и полный), бензиновых моторах объемом 1,6 и 2,0 л и двух коробках передач (М6 и А4).

долгожданных весенних красавцев. Но егерь не шутил:

– Опоздали, братцы. Тюльпаны отцвели дня четыре назад, как только похолодало.

И здесь облом! Зря тащились из Анапы на берега Волги? Увы, причем не только мы: к знаменитому своими тюльпанными полями Большому Богдо, что недалеко от озера Баскунчак, машины подъезжают с завидной для этих глухих мест периодичностью. Туристов много, а тюльпаны уже сошли: год на год не приходится.

Значит, пора домой. Тем паче что после 3500 пройденных километров мотор «Террано» запел в полную силу, претензий к нему поубавилось. Нет-нет, он не стал тяговитее на низких оборотах. И по-прежнему донимает тяжелым гулом на скоростях 100–120 км/ч, когда стрелка тахометра держится в диапазоне 2700–3000 (это самое начало «двигательной» голосистости) – слишком короток передаточный ряд трансмиссии! Но хорошо уже то, что живее стали реакции машины на газ: я наконец-то начал верить в заявленные 135 «лошадей», чей напор позволял играючи выстреливать при обгонах. А это, ей-богу, не так уж мало!

Не подвела и подвеска: стоически выдержала не только прибрежные дюны и булыжник, но и убитые волгоградские улицы, на которые с непривычки страшно соваться. Держит удар! И если прежде в подобных ситуациях звучало: «дастеровский маршрут», то теперь можно смело говорить и о террановском.

А выдержит ли «Террано» рыночные испытания? Что бы там ни говорили маркетологи, по сути своей это тот же «Дастер», но на 60 000–90 000 рублей дороже. Более мужественный облик, ниссановские эмблемы и слегка облагороженный интерьер для многих станут исчерпывающей компенсацией за серьезный разбег в цене. Иные же не заметят существенной разницы. Помните, как у Монтескье в «Персидских письмах»? Ничто так не похоже на азиатского еврея, как еврей европейский.

К слову, турбодизель в списке комплектаций пока не значится. Как нет и автомата для полноприводных версий. Так может, все-таки произойдут хоть какие-то «железные» метаморфозы?

В любом случае с «Террано» мы не прощаемся: у нас на этот автомобиль большие планы! ЗР

Свежий, мужественный облик («Террано» похож на более крупных собратьев по концерну «Ниссан»), облагороженный интерьер, высокий уровень оснащения дополняют всем известные плюсы «Дастера».

Высокая начальная цена: за такие деньги хотелось бы иметь более качественный пластик интерьера и развитую шумоизоляцию.

Еще один элемент высокого дизайна – прикрытая лючком буксирная проушина.

BMW Россия

www.bmw.ru

С удовольствием за рулем

Реклама

ПЕРВОКЛАССНЫЙ СЕРВИС ДЛЯ ВАС И ВАШЕГО BMW.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ СЕРВИС BMW ПРЕДЛАГАЕТ ВАМ НЕ ТОЛЬКО ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЯ, НО И МАКСИМАЛЬНЫЙ КОМФОРТ ВО ВРЕМЯ ОЖИДАНИЯ.

УСЛУГА ПО ЗАМЕНЕ МОТОРНОГО МАСЛА

BMW 1 серии 116i	от 6 900 руб. с НДС
BMW 3 серии 320i	от 6 900 руб. с НДС
BMW 5 серии 528i xDrive	от 6 900 руб. с НДС
BMW X1 xDrive20i	от 7 800 руб. с НДС
BMW X3 xDrive28i	от 6 900 руб. с НДС
BMW X5 xDrive35i	от 8 690 руб. с НДС
BMW X6 xDrive35i	от 8 690 руб. с НДС

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

При обслуживании автомобиля в официальном сервисе BMW в период с 15 апреля по 30 июня 2014 года получите в подарок карту BMW «Помощь на дорогах» (BMW ROADSIDE ASSISTANCE*) сроком действия 1 год с момента оформления. Подробнее ознакомиться с предложением Вы можете на официальном сайте BMW по ссылке **www.bmw.ru**

Facebook.com/BMWRussia

Дополнительную информацию уточняйте у Вашего официального дилера BMW, а также на официальном сайте по ссылке www.bmw.ru
Служба клиентской поддержки BMW: 8 800 2003 269 (звонок по РФ бесплатный).

* Программа помощи на дорогах BMW. Уточняйте у Вашего официального дилера наличие дополнительных привилегий на сервисное обслуживание. Предложение для владельцев автомобилей BMW от 2 до 5 лет.

ОСТРОВ КРЫМ – 2014

Когда 35 лет назад Василий Аксенов написал свой знаменитый роман, он представить не мог, что во многом окажется пророком. Увы, сегодня Крым стал почти островом. А ведь на носу курортный сезон! Как сегодня попасть в новый регион России, бывший некогда главной черноморской здравницей Союза? В маршрутах разбирался **Игорь Моржаретто**.

По официальным данным, в прошлом году Крым принял 5,9 млн туристов (реально – примерно на 20% больше). Из них около 70% – граждане Украины, 26% – россияне.

По сведениям крымского министерства курортов и туризма, в 2013 году лишь 6,5% туристов добирались на полуостров самолетом, 67,5% приехали в поездах, 18% – на личных автомобилях, 8% – на автобусах. Пока (во всяком случае, в начале мая) поезда из России до Симферополя и Феодосии ходили, но паспортный и таможенный контроль на границе многократно усилился.

Ехать на своей машине куда более рискованно. Еще в конце апреля в Ассоциации туроператоров России (АТОР) водителям настоятельно рекомендовали следовать через территорию Украины только автокараваном из нескольких машин – так безопаснее. По возможности не останавливаться на ночь в украинских кемпингах и гостиницах (до чего дошло!), не заезжать в города. А позже руководители АТОР посоветовали вовсе не ездить на Украину на машинах с российскими номерами – в силу понятных причин.

ТОЛЬКО САМОЛЕТОМ МОЖНО ДОЛЕТЕТЬ

Похоже, главная дорога на курорт в этом году будет пролегать по воздуху. Власти обещают организовать десятки ежедневных авиарейсов из основных городов России в Симферополь, причем установить щадящие цены. Это хорошо, но перебросить по воздуху миллион-полтора туристов не получится.

На случай проблем с железнодорожным транзитом через Украину уже разработан обходной маршрут – дополнительные поезда направят по российской территории в Краснодар и Анапу. Там пассажиры пересядут в автобус и доедут до берега (порты Кавказ или Анапа). После паромной переправы уже другой автобус довезет непосредственно до места отдыха в Крыму. Рассчитаны семь логистических маршрутов: до Симферополя, Севастополя, Евпатории, Ялты, Феодосии, Судака и Керчи. Причем, как уверяют в российском Минтрансе, нигде не придется долго ждать пересадки.

«Единые» уже продаются в железнодорожных кассах. Они дешевле билетов на самолет. Например, поездка из Москвы в Крым обойдется в 2750 рублей: 2450 рублей стоит билет в плацкартном вагоне, еще 350 рублей нужно отдать за «мультимодальную доставку» автобус-паром-автобус по маршруту Анапа – Симферополь. Цены на доставку в другие города Крыма разнятся незначительно. А вот билеты через Краснодар подороже: например, путь до Симферополя обойдется уже в 750 рублей.

Но нас больше волнует, можно ли добраться до Южного берега Крыма на личном автомобиле. В прошлом году таким манером туда попали на отдых примерно 300 тыс. россиян – а как быть сегодня? Увы, пока гарантирован только один путь – через Керченский пролив на пароме, и он таит в себе целый ряд проблемных мест.

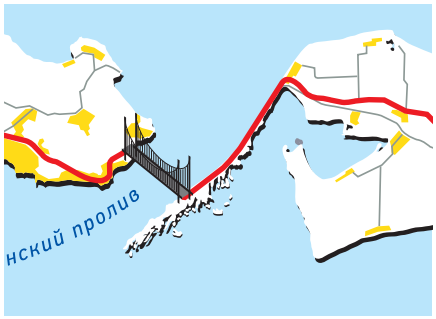
Во-первых, перегруженная на некоторых участках трасса М4 «Дон».

Во-вторых, пока все очень плохо организовано и на паромной переправе. В начале мая из порта Кавказ в порт Крым через Керченский пролив три парома ежесуточно выполняли каждый по 16 рейсов в одну сторону и 16 – в другую. Интервал – полчаса. Один паром вмещает около 800 пассажиров, от 20 до 30 легковых автомобилей и до 10 автобусов. К лету обещали

Керченский пролив. Пока без моста.

Обещают, через три года здесь будет современный мост. Или туннель?

Скорее всего, транспортный переход пройдет так.



пустить еще одно судно. Помогает и армия. Работники порта Кавказ говорят: к сожалению, резко увеличить количество паромов и рейсов не получится – не хватит портовых мощностей. Чтобы сократить очереди, власти ищут возможность запустить паромы в другие порты – Феодосию, Ялту.

Как известно, наши люди умеют наладить бойкий бизнес на ровном месте, поэтому не стоит удивляться, что местные жители активно продают места в очереди на паром. Конечно, в этом случае переправа обойдется дороже (сейчас такса за перевоз легкового автомобиля в одну сторону – 1600 рублей). Одно радует: очереди среди пассажиров-«безлошадников» нет вовсе. Восемьсот человек на пароме – более чем достаточно. Билет в один конец стоит 160 рублей.

МОСТ ДЛИНОЙ В 200 ЛЕТ

Идея моста через Керченский пролив носилась в воздухе давно, проекты известны с начала XIX века. Однажды мост даже построили – в конце Отечественной войны; материалы для него завезли немцы, а достраивали уже наши. Но тот мост оказался ненадежным: первый же ледоход снес половину опор (сохранилась одна, возле Керчи). В постсоветские годы между Россией и Украиной было подписано аж восемь разных межправительственных документов, однако дальше эпизодических изыскательских работ и эскизов дело не пошло: все время вмешивалась политика.

Но вопрос сдвинулся с мертвой точки: президент России распорядился до 1 ноября этого года завершить инженерные изыскания и разработать технико-экономическое обоснование строительства транспортного перехода через Керченский пролив. И сразу должны начать стройку. Займется ею государственная компания «Автодор», и уже идут разговоры о привлечении китайской строительной корпорации.

Переход появится дай бог года через три. Пока никто не может со стопроцентной уверенностью сказать, каким он будет. Не вполне изучена геология дна пролива (пески все время перемещаются); кроме того, здесь очень сильное течение, ветры, весной случаются сильнейшие ледоходы… В этом районе высокая сейсмоопасность – случаются землетрясения до 8 баллов. Надо еще просчитать все транспортные потоки – и сегодняшние, и будущие.

Пока даже не решено, строить мост или туннель. А может, выгоднее насыпать дамбу с разводным мостом, оставив небольшой проход для судов? Еще неясно, в какую сумму обойдется строительство (называют самые разные цифры – от 50 млрд до 150 млрд рублей), из какого источника оно будет финансироваться.

И не надо забывать, что переход потребует современных подъездных путей. Речь идет не только о необходимости построить обход Новороссийска (сейчас транспорт идет через город) и реконструировать трассу М25 (Новороссийск – порт Кавказ). Вероятно, в ближайшие годы понадобится строить совсем новую дорогу к порту Кавказ – от Краснодара через Абинск.

Лишь после того, как будут завершены все эти работы, путешествие на автомобиле из Краснодарского края в Крым станет по-настоящему приятным. ЗР

ПОЧЕМ БЕНЗИНЧИК?

Виталий Воронин

После того как Крым был присоединен к России, в украинских СМИ настойчиво муссировались слухи о том, что скоро на полуострове закончится автомобильное топливо, поскольку завоз нефтепродуктов прекращен. Паники не было, но многие крымчане все же затарились «под пробку», не забыв и про пустующие в гаражах канистры.

Бензин из продажи не исчез, поскольку Феодосийская нефтебаза исправно снабжала топливом основные АЗС Крыма. Более того, в последние недели топливо стало появляться и на маленьких безымянных заправках, причем расплатиться за него можно как гривнами, так и рублями.

Многие АЗС переходят на торговлю топливом российского производства, и именно его предпочитают местные автомобилисты (это АЗС ЛУКОЙЛ и ТЭС). И если на Украине цены на автомобильное топливо всегда были на 25–30% выше, чем в России, то крымские цены постепенно пошли вниз. Разброс цен на разных АЗС довольно велик и достигает порою 11 рублей за литр.

Цены на топливо в Крыму: бензин А95/ДТ, руб.*

ЛУКОЙЛ	38,3/34,3
ТЭС	38,1/33,2
ОККО	49,6/45,9
WOG	49,6/46,5
Shell	49,9/46,8

*По курсу 1 грн = 3,1 руб.

5000 кабриолетов на базе электромобиля «Тесла-Модель S» готово построить американское тюнинг-ателье NCE. Заказ на первую сотню машин пришел из Китая. За 29 тыс. долл. седан наделят мягкой крышей, за 49 тыс. – жестким складным верхом.

23 новые модели выпустит «Опель» к 2016 году. Основное внимание марка уделит кроссоверам всех форматов: современный рынок питает к ним повышенный интерес.

АВТО МЕСЯЦА

РЕЦЕПТ СИТРО

Долго запрягают, но быстро едут не только русские – как оказалось, и французы тоже. Альянс ПСА оценил сегмент кроссоверов и бросился наверстывать упущенное. «Ситроен C-XR» – очередная премьера марки в Пекине. Первый взгляд не обманывает: новинка действительно похожа на «Пежо-2008», на чьей платформе построена. По сравнению с ним у «шевронов» увеличена на 110 мм база и на 100 мм длина. Более внушительные габариты оправдывает и силовой агрегат – 1,6-литровый бензиновый турбомотор в паре с современным автоматом. Максимум, положенный 2008-му, – атмосферная версия этого двигателя вкупе с давнишней 4-ступенчатой коробкой.

Полного привода не предусмотрено – вместо него предлагают функцию «грип контрол» с несколькими режимами для разных покрытий. Производитель упирает на то, что проходимость моноприводного C-XR с фирменной системой не хуже, чем у кроссоверов с подключаемой задней осью, но аппетит при этом ниже. Вероятно, лукавят несильно, но к четырем ведущим доверия как-то больше.

Серийную версию, скорее всего, привезут осенью в Париж. Формат отлично подходит для Старого Света, хотя «Ситроен» не скрывает, что приоритет отдадут Китаю.

ПЛОДИТЕСЬ И РАЗМНОЖАЙТЕСЬ

Глава «Пежо-Ситроен» Карлос Таварес назвал сокращение линейки одним из ключевых условий для возвращения компании на прибыльный уровень. К 2020 году модельный ряд сократится с нынешних 45 до 26 моделей. Между тем буквально за последний год альянс выпустил одинаковые по габаритам и колесной базе **«Пежо-2008»** [1] (длина 4,16 м, база 2,54 м), **«Ситроен-C4 Кактус»** [2] (4,16 и 2,60 м) и **«Ситроен C-XR»** (4,26 и 2,65 м). Добавим уже существующие **«Пежо-3008»** [3] (4,37 и 2,61 м) и **4008** [4] (4,34 и 2,67 м) – и спросим у стратегов двух марок: к чему все это изобилие, если через несколько лет предстоит сокращение более чем на 40%? Сдается, уловив тягу всего мира к кроссоверам, маркетологи ПСА не очень представляют, какие именно нужны покупателям.

9 разных моделей создаст «Вольво» на модульной платформе SPA. Они будут относиться к 40, 60 и 90-й сериям. На «тележке» построят как небольшие легковушки, так и 7-местные кроссоверы.

146 045 долларов стоит в США «Ауди-RS7 Динамик Эдишн». Из них более 41 тыс. долларов просят за многочисленные карбоновые элементы внешнего и внутреннего декора, оригинальные диски и отделку салона, а также спортивную подвеску.

ПРОШУ, ВАШЕ ВЕЛИЧЕСТВО

■ Ровно 200 мм – настолько «Рейндж-Ровер L» длиннее стандартных версий автомобиля. Новинка дебютирует на рынках России, Китая, Арабских Эмиратов, где стретчи и лимузины пользуются повышенным спросом и уважением.

Идея удлинить и одновременно добавить шику и без того престижному вседорожнику близка к гениальной. (Из аналогов вспоминается только «Гелендеваген» из гаража особого назначения, но он не продается.) «Рейндж-Ровер L» будет конкурировать не только с собственной обычной модификацией, но и с представительскими седанами. Благо комфорт на задних сиденьях соответствующий: больше пространства (плюс 186 мм в ногах), особые сиденья, функция массажа и т. п.

Длинный «Рейндж» имеет четыре варианта исполнения. Разброс цен – 4,9–8,3 млн руб. Каждому уровню оснащения – свой двигатель: от 248-сильного 3-литрового дизеля до бензинового V8 мощностью 510 «лошадей». Самая дорогая комплектация предлагается только для машин с литерой *L*.

клиренс 220 мм!

ПОРА НА ПРИРОДУ

В Нью-Йорке представили пятое поколение «Субару-Аутбек». Глобальных изменений у родоначальника класса не произошло. В его арсенале два оппозитных двигателя: объемом 2,5 и 3,6 л, мощностью 177 и 260 л.с. соответственно. Такими же вооружен показанный в начале года седан «Легаси». Оба мотора работают в паре с вариатором «Линеартроник». Само собой, полный привод входит во все комплектации. Дорожный просвет по-прежнему всем на зависть: 220 мм! Салон чуть просторнее, улучшилась обзорность с места водителя. Одно из главных новшеств – ассистент «ай-сайт»: он объединил активный круиз-контроль, системы контроля полосы движения и автоматического торможения. Глаза комплекса – стереокамера на ветровом стекле.

возможно, бестселлер

СЕМЬЯ В СБОРЕ

■ Полноразмерный минивэн – один из любимых автомобилей в США. «Киа-Седона» (в Европе – «Карнавал») имеет все шансы на высокое место в рейтинге продаж. Став намного привлекательнее предшественницы, модель предлагается в 7- или 8-местном исполнении. Улучшенная шумоизоляция и плавность хода, мультимедийный комплекс UVO с набором оригинальных приложений и доступом в Интернет, широкие возможности трансформации салона – все это сделает путешествие приятным для пассажиров. Комфорт водителю обеспечивает бензиновый V6 объемом 3,3 л (280 л.с.), работающий в паре с 6-ступенчатым автоматом.

10,13 млн машин продал концерн «Тойота» с марта 2013 года. Японцы первыми в мире превысили 10-миллионный порог за год, уверенно опередив «Джи-Эм» и «Фольксваген».

20 последних экземпляров «Лансера Эво X» продадут в России. Машины доступны с лета по цене 2,5 млн руб. Прямого наследника уходящий со сцены заряженный седан не имеет, «Мицубиси» делает ставку на классическое купе.

ЛУЧШИЕ В МИРЕ

Всемирный конкурс «Автомобиль года – 2014» подвел итоги на автосалоне в Нью-Йорке. В главной номинации победил «Ауди-А3», обойдя в финальном поединке «Мазду-3» и БМВ 4-й серии. Примечательно, что марка «Ауди» оказалась первым обладателем титула всемирного автомобиля в 2005 году с моделью A6.

Лучшим в мире «спортсменом» назвали «Порше-911 GT3». Он набрал больше баллов в споре с «Шевроле-Корвет Стингрей» и «Феррари-458 Спечиале». Больше других призов завоевал БМВ-i3, отличившийся сразу в двух категориях: «Дизайн» и «Экологически чистый автомобиль». В конкурсе этого года появилась номинация «Лучший автомобиль люкс-класса». Таковым признали «Мерседес-Бенц» S-класса. Он вырвал победу на заключительном этапе у «Бентли-Флаинг Спур» и «Рейндж-Ровера Спорт». Комментарий обозревателя ЗР Владимира Соловьева, члена

жюри конкурса «Всемирный автомобиль года»:

«"Всемирный автомобиль года" отмечает 10-летний юбилей. В отличие от конкурсов предыдущих лет, на подиуме оказались только немецкие модели, и ни одного автомобиля из других стран. А ведь среди номинантов были и «французы», и «американцы», и «японцы». Всё это свидетельствует о необычайной популярности конкурса».

СМОТРИТЕ НА СМАРТФОНАХ И ПЛАНШЕТАХ

Вы еще не пользуетесь нашим приложением, позволяющим просматривать на мобильных девайсах дополнительные фото- и видеоматериалы? **Срочно загружайте «За рулем AR» на смартфон или планшет** и следуйте нашим инструкциям.

Загрузите в App Store

ЗАГРУЗИТЕ НА Google play

Наведите камеру на обложку журнала, чтобы загрузить номер

Ищите этот значок на страницах журнала

Наведите камеру на страницу журнала, чтобы загрузить контент

Нажимайте на иконки и просматривайте контент

LIFAN MOTORS

РАДУЙСЯ ЖИЗНИ
ВМЕСТЕ С LIFAN

5 ЛЕТ ГАРАНТИИ 150 000 км

ИЩЕШЬ МАКСИМУМ?
ЭТО CEBRIUM.[1]

СПОНСОР ТЕЛЕПРОЕКТА

Один в Один!

Телефон горячей линии
(Звонок по России бесплатный)

8-800-555-43-26

www.lifan-car.ru

[1]СИБРИУМ РЕКЛАМА

838 млн руб. получила столичная казна за без малого четыре месяца 2014 года. Источник дохода – штрафы за неправильную и неоплаченную парковку. Только за остановку в неположенном месте выписано 231 869 протоколов.

2-местный родстер на базе модели «Ситиго» построили студенты технического училища «Шкоды» к традиционному фестивалю фанатов марок концерна «Фольксваген». Под руководством шеф-дизайнера марки Йозефа Кабана работали 16 молодых людей.

ВЕРНИТЕ ЛЬГОТЫ

В России могут возобновить льготное автокредитование. Окончательное решение примут по результатам продаж новых машин в апреле и мае. Если снижение покупательского интереса окажется существенным, то в федеральном бюджете найдут средства на запуск третьего этапа программы. Какое пороговое значение установило правительство – неизвестно. Результаты первого квартала неожиданно оказались не такими уж удручающими: падение всего на 2% по сравнению с аналогичным периодом 2013 года, а в марте и вовсе сохранился прошлогодний уровень. Тем не менее дилеры и производители настаивают на возврате к льготным кредитам. Позитивную динамику в первые месяцы объясняют обилием выгодных предложений, которые к началу лета неминуемо закончатся.

СТОЛИЧНАЯ НАДБАВКА

Конституционный суд России признал законными повышенные штрафы за некоторые нарушения ПДД в Москве и Санкт-Петербурге. Как гласит официальный комментарий к решению, «федеральные власти вправе принимать меры, способствующие разрешению региональных дорожно-транспортных проблем с учетом местной специфики, и вправе устанавливать повышенный размер штрафов для отдельных субъектов Федерации». Суд не увидел нарушения конституционного принципа равенства всех граждан перед законом, ведь «оспариваемые меры подлежат применению равным образом ко всем лицам, находящимся в одинаковых условиях и обстоятельствах – на территории Москвы и Санкт-Петербурга». Таким образом, автомобилисты двух столиц продолжат платить за выезд на выделенные полосы и неправильную парковку вдвое больше, чем в других регионах.

ОСАГО ПОДОРОЖАЕТ

■ Центральный банк подготовил предложения по расчету стоимости полиса ОСАГО, которые должны вступить в силу в 2014-2015 году. Базовый тариф вырастет с 1 июля с.г. на 18,9–23,6%, хотя страховщики требуют поднять стоимость полиса на 40–75%. Центробанк согласен частично либерализовать тариф – ввести ценовой коридор, в котором компании через несколько лет смогут варьировать цену полиса (ориентировочно с лета 2015-го). Для этого депутаты должны принять поправки в Закон об ОСАГО, увеличивающие лимит выплат владельцу пострадавшего автомобиля до 400 тыс. руб. (сейчас 120 тыс. руб.). Второй раз повысить базовый тариф, скорее всего, придется через 15 месяцев после вступления в силу поправок к закону – в 2015 году, когда новый лимит выплат по жизни и здоровью вырастет до 500 тыс. руб. (сегодня 160 тыс. руб.). Возможно, повторное повышение базового тарифа и не понадобится – достаточно будет скорректировать региональные коэффициенты.

ПОВОРАЧИВАЙ, НЕ КРАСНЕЯ

Поворот направо на красный свет собираются разрешить по всей стране. Для этого в ПДД внесут необходимые поправки. Предложение уже рассматривает комиссия по техническому регулированию при Минтрансе. Эксперимент в столице и Подмосковье, в рамках которого на нескольких перекрестках установили таблички, разрешающие маневр на красный, признали успешным. Пропускная способность перекрестков выросла, аварий же больше не стало.

центр информационной поддержки: 8 800 100 00 09 www.uzdaewoo.ru

Представительство в странах СНГ:

Представительство в Украине: +(38044) 207-40-00
Представительство в Казахстане: +(727) 344-11-29, 8-800-070-44-04
Представительство в Белоруссии: +(37517) 393-67-13
Представительство в Армении: +(37410) 20-96-65, +(37477) 277-115
Представительство в Азербайджане: +(99412) 342-91-91
Представительство в Молдове: +(37322) 581-160, +(37322) 930-686
Представительство в Грузии: +(99532) 252-79-27
Представительство в Киргизии: +(996312) 658-553, +(996312) 658-935
Представительство в Туркмении: +(99312) 436-188, +(99312) 436-189

РЕКЛАМА

КАТЕГОРИЧЕСКИЙ ПРИВЕТ

С 1 апреля в водительских удостоверениях появились новые категории, подкатегории и специальные отметки. Об изменениях рассказывает **Сергей Смирнов**.

Поправки в закон «О безопасности дорожного движения» обязали ГИБДД с 1 апреля 2014 года выдавать новые водительские удостоверения. В них изменилась только оборотная сторона, где прибавилась одна новая категория и несколько подкатегорий. Категории ТС, к управлению которыми водитель допущен, дублируются на лицевой стороне (впрочем, так было и в прежних водительских удостоверениях).

К существующим категориям добавлена одна новая – **М**. Она позволяет управлять мопедом, скутером или легким (с двигателем объемом не более 50 см³) квадрициклом. Водительское удостоверение этой категории выдается по достижении 16 лет. Те, у кого уже есть права (с любой открытой категорией), могут управлять мопедом и без буквы *М* в удостоверении.

Самое главное: если у вас уже есть права, менять их на новые не надо! Прежнее водительское удостоверение действует до окончания срока (10 лет с момента выдачи). Сдавать экзамены при замене прав также не нужно. Если, к примеру, у вас есть категории **В** и **С**, в новых правах отметят

Категория **A** 18+
Мотоциклы

Подкатегория **A1** 16+
Легкие мотоциклы
Объем двигателя не более 125 куб. см
Мощность не более 11 кВт

Категория **B** 18+
Легковые автомобили
Массой не более 3,5 т
Сидений не больше 8
С прицепом массой не более 750 кг

Подкатегория **B1** 18+
Трициклы и квадрициклы

Категория **BE** 18+
Автомобили категории B
Стаж по категории B более 12 мес.
С прицепом массой не более 750 кг
Общая масса с прицепом более 3,5 т

Категория **C** 18+
Грузовые автомобили
Массой более 3,5 т
С прицепом массой не более 750 кг

Подкатегория **C1** 18+
Грузовые автомобили
Массой от 3,5 до 7,5 т
С прицепом массой не более 750 кг

Подкатегория **C1E** 18+
Автомобили категории C1
Стаж по категории C, C1 более 12 мес.
С прицепом массой более 750 кг
Общая масса состава не более 12 т

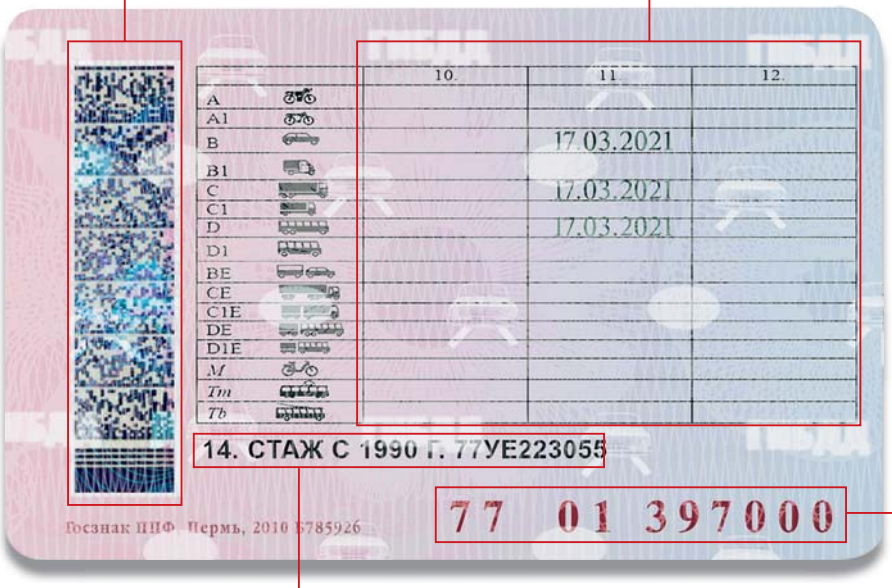
те же. При этом водитель сможет на законных основаниях управлять транспортными средствами младших категорий: **B1** (за исключением ТС с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа) и **C1**, а также, в качестве бонуса, скутерами категории **M**.

Младших категорий в новом водительском удостоверении шесть: **A1, B1, C1, D1, C1E, D1E** (см. схему). Введение подкатегорий обусловлено требованиями Конвенции о дорожном движении. Предполагается, что это упростит процесс обучения для желающих водить, к примеру, небольшие грузовики, с максимальной массой до 7,5 т. Хочешь управлять таким – достаточно получить только категорию **C1**.

Если у вас есть в правах категория **A**, то на законных основаниях можно управлять трициклами и квадрициклами (подкатегории **A1** и **B1**), причем такие машины должны иметь мотоциклетную посадку или руль мотоциклетного типа.

Для тех, кто хочет обучиться управлять автомобилями только с автоматической коробкой, в новом удостоверении предусмотрена особая отметка: АТ. С такой отметкой запрещено садиться за руль машины с механикой (наказание – как за езду без прав!). Но достаточно сдать только экзамен по вождению, чтобы открыть категорию и для машин на «ручке». Кстати, разница в обучении на автомобилях с любым видом трансмиссии и только лишь с автоматом невелика – от 2 до 4 часов.

Изменения в закон вступили в силу, и ГИБДД уже выдает водительские удостоверения с новыми категориями, но – пока без подкатегорий. По сути, в нарушение закона! Дело в том, что обучение кандидатов в водители должно осуществляться по специальным программам, а прием экзаменов – по определенным правилам. Соответствующие документы еще в прошлом году обязано было разработать и утвердить Минобразования. Однако на момент сдачи номера в печать они не утверждены, автошколы не могут получить лицензии. А самостоятельная подготовка отменена. В итоге автошколы готовят по старым программам (официально они не действуют), в ГИБДД выдают незаконно права (недоделанные)... На категорию **M** вообще никто и нигде не учит. Как нам обещают, новые программы могут вступить в силу во второй половине 2014-го – с опозданием на год. ЗР



ПРЕМЬЕРЫ

ГОРЯЧИЙ ФЛЕШБЕК 36
«Порше-911 Тарга» 20 лет спустя

ЛОГАНБЕРРИ 42
«Рено-Логан» знакомый и новый

СОЛИ И СЕРДЦА! 48
«Киа-Соул» – красота без мотора

ПОХОЖЕ, НЕПОХОЖА! 52
«Хайма-М3» стремится к оригинальности

ЧУЖАЯ КРОВЬ 58
«Джип-Чероки» стал легковым

С УРАЛЬСКИМ АКЦЕНТОМ . . . 66
«Ивеко-Траккер» строят в Миассе

КТО ТОЛКАЕТ «ПАЗИК» 70
Автобус с мотором сзади

НАЛОГ НА РОСКОШЬ 74
«Кадиллак-SRX» обойдется дешевле

ИСХИТРИСЬ-КА МНЕ ДОБЫТЬ 76
«Пежо-308 SW» вместителен и элегантен

АСФАЛЬТОВАЯ БОЛЕЗНЬ 80
«Субару-WRX STI»: чувство единения

ГОРОЖАНИН 84
«Чери-Тигго» и «Чери-М11» с вариатором

ТЕХНО-ДИСКО 86
Каким станет «Ленд-Ровер Дискавери»

МИДИВЭН 88
«Мерседес-Бенц» V-класса: корпоративная роскошь

ЖДЕМ У МОРЯ ПОГОДЫ 92
«Опель-Мокка» – турбомотор и монопривод

ВРЕМЕНА ГОДА 94
«Ауди-S3 Кабриолет» – мощный, полноприводный, пижонский

РАСКРОЙ ОТ ПОРШЕ, ДИЗАЙН ОТ СЯОДИ 96
Сюрпризы Пекинского автосалона

Дополненная реальность: 36, 43, 59, 76, 80, 86, 88, 97

УСИЛИТЕЛЬ ВКУСА

Самая доступная модель АВТОВАЗа с новым кузовом | **Производство** Ижевск | **В продаже** с лета 2014 г. | **От** 314 000 руб. | **Автор** Кирилл Милешкин | **Фото** Георгия Садкова

Двухобъемная «Гранта» была запланирована изначально. Седан заменил собой ушедшее «классическое» семейство, лифтбек (именно так производитель называет новоиспеченную «Гранту») адресован тем, кто до сих пор ездил на «Самаре». Решение задней части кузова с покатой пятой дверью выгодно сразу по двум причинам.

Во-первых, не возникает пересечения с хэтчбеком из линейки «Калина», а во-вторых, владельцы получают вместительный кузов.

ОБОШЛОСЬ БЕЗ ЖЕРТВ

Не забывая об ограничениях в бюджете, инженеры и дизайнеры все-таки внесли немало изменений, превращая трехобъемный кузов в двухобъемный. Оригинальный передний бампер с черными вставками сделал машину визуально шире – нелишняя доработка для представителя B-класса с большим клиренсом и высоким салоном. Такая же деталь скоро достанется и седану, но с одним исключением: «Гранта» в комплектации «Стандарт» сохранит некрашеный бампер прежнего дизайна. Изменены боковые зеркала. Корпуса не только изящнее, но и лучше проработаны с точки зрения аэродинамики. В топовой комплектации на них переехали боковые указатели поворота, как это уже сделано на «Приоре». Такие зеркала появятся и на трехобъемнике.

На фоне полностью переработанной кормы не все обратят внимание на задние двери лифтбека. От седана их отличает поднятая на 12 мм подоконная линия и опущенная на 8 мм верхняя кромка. Профиль стал динамичнее, хотя, как следствие, примерно на столько же понизился и потолок над пассажирами второго ряда. Забегая вперед, отмечу, что никакого дискомфорта на галерке я не почувствовал. При росте 186 см у меня остается достаточно места над головой.

Задняя часть кузова полностью оригинальная, хотя и скрывает пол, взятый от седана. В процессе работы были разные предложения, в том числе – использовать фонари трехобъемной «Гранты». Утвердили другой вариант, и, на мой взгляд, не прогадали. Унифицированная оптика сэкономила бы копейки, ведь всё равно все остальные элементы разрабатывали с нуля. А так получилось вполне гармонично и самобытно. Вряд ли кто-то упрекнет лифтбек за перетяжеленную корму.

Каков объем багажника? Если грузить «под шторку» – 430 л. А у седана указано аж 520 л! Неужели багажник лифтбека на 90 л меньше? Нет! Все дело в том, что автовазовцы изменили методику измерений: емкость багажника седана они оценивали шариками, а в багажник лифтбека укладывали

Данные производителя

Модель	«Лада-Гранта» лифтбек	
	1,6 л, 8 кл., МКП	1,6 л, 16 кл., АКП
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4246/1700/1500/2476	
колея спереди/сзади	1430/1414	
Объем багажника, л	430–760	
Снаряженная масса, кг	1025–1085*	
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,2	13,7
Максимальная скорость, км/ч	167	173
Топливо/запас топлива, л	А95/50	
Расход топлива: смешан. цикл, л/100 км	7,0	7,6
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1596	
Степень сжатия	10,6	11,0
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	64/87 5100	72/98 5600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	140 3800	145 4000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	А4
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/барабанные	
Размер шин	175/65 R14, 185/55 R15	

**В зависимости от комплектации.*

АВТОМАТ ДЕШЕВЕЕТ

Главное готовящееся нововведение – комбинация автомата «Джатко» с 8-клапанным 87-сильным двигателем. На такое сочетание заводчане намекнули еще в ходе презентации «Датсуна» (ЗР, 2014, № 5) и теперь официально подтвердили информацию. Ориентировочная цена автомобиля в комплектации «Норма» не более 370 000 рублей. К концу года АВТОВАЗ дополнит топовые комплектации боковыми подушками безопасности и навигацией «Сити-Гид». Последняя будет реализована по-новому: основное изображение и управление – прерогатива центрального монитора, а на дисплее комбинации приборов останутся только мгновенные подсказки о маневрах. Чуть раньше в исполнении «Норма» появятся колпаки и двухдиновая магнитола.

объемные кубики. Второй метод дает меньший результат, но корректнее с практической точки зрения. Если же пользоваться одной методикой, то окажется, что разница в объемах примерно вдвое меньше.

Не забываем, что можно сложить заднее сиденье – и тогда емкость грузового отсека вырастет до 760 л (если грузить до подоконной линии). А вот данные о максимальном объеме (если грузить под потолок) пока неизвестны.

ДРАЙВ МАЛОЙ КРОВЬЮ

От комплектации лифтбека зависит техническая начинка. В комплектации «Стандарт» идет подвеска от предыдущего поколения «Калины», «длинная» рулевая рейка (усилителя у таких машин нет) и минимальная шумоизоляция. «Норме», где уже есть ЭУР, положена ходовая часть с увеличенным кастером, «короткая» рейка и расширенный пакет шумоизоляции. Наконец, в «Люксе» внедрили более жесткие подвески и самый полный набор «антишумки». Об этом мы уже писали (ЗР, 2014, № 4), теперь пришла пора проверить всё в деле.

Весьма кстати на тесте оказались две «гранты» в разных комплектациях. Сначала освежу впечатления от автомобиля, прокатившись на «Норме». Никаких откровений: всеядная ходовая часть сочетается с перенастроенным, но все еще далеким от идеала

Тщательная работа с аэродинамикой дала результат: заднее стекло почти не загрязняется. Поэтому в стандартной комплектации получилось сэкономить, отказавшись от стеклоочистителя.

Вы не поверите, но в бюджетном лифтбеке задний противотуманный фонарь – светодиодный. В будущем он может стать одной из фирменных черт «лад».

На крышке предусмотрено две ручки для закрывания. Но хват не самый удобный.

Секции габариток и стоп-сигналов разнесены. Здесь, в отличие от седана, два фонаря заднего хода.

На боковинах появились удобные крючки для пакетов. В «Люксе» сетка прижимает груз к полу.

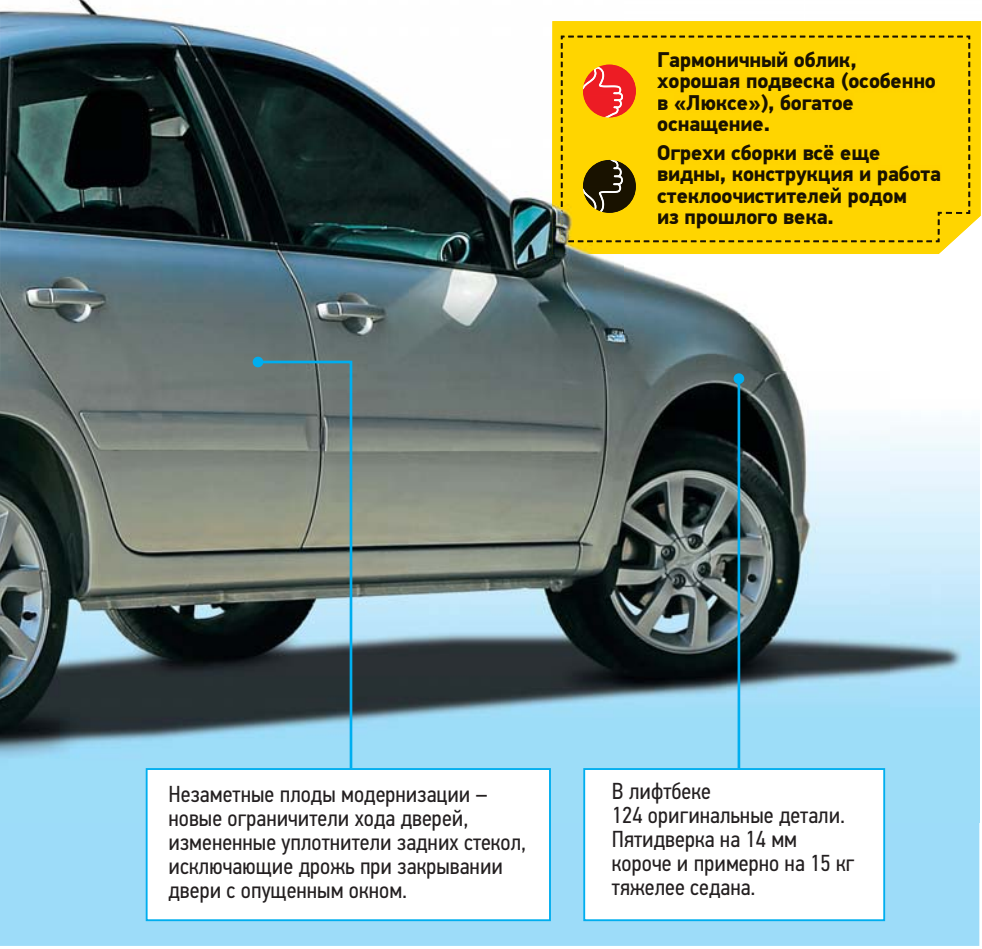
Жесткая двухсекционная полка порадовала качеством изготовления и абсолютной тишиной на ходу.

Аккуратные пластиковые заглушки закрывают окна, прорезанные для доступа к фонарям.

Для сохранения жесткости применили средний лонжерон увеличенной толщины (1,8 вместо 1,5 мм) и несколько дополнительных усилителей.

ИСТОРИЯ РАЗВИВАЕТСЯ ПО СПИРАЛИ

У Ижевского автозавода на возвращение к истокам ушел 41 год. В 1973-м здесь начали собирать первый советский хэтчбек (точнее, лифтбек) ИЖ-2125 на базе «Москвича». В 2014-м машина с аналогичным типом кузова вернулась сюда под маркой «Лада». Появление второй сборочной площадки позволит АВТОВАЗу гибко реагировать на спрос, ведь в Тольятти седанам приходится делить производство с «датсунами» и «калинами».



Гармоничный облик, хорошая подвеска (особенно в «Люксе»), богатое оснащение.

Огрехи сборки всё еще видны, конструкция и работа стеклоочистителей родом из прошлого века.

Незаметные плоды модернизации – новые ограничители хода дверей, измененные уплотнители задних стекол, исключающие дрожь при закрывании двери с опущенным окном.

В лифтбеке 124 оригинальные детали. Пятидверка на 14 мм короче и примерно на 15 кг тяжелее седана.

Лифтбек «Лада-Гранта»: комплектации и цены, руб.

Вариант исполнения	«Стандарт»	«Норма»	«Норма»	«Люкс»	«Люкс»
Оборудование	314 000	346 100	361 800	419 500	477 500
Мотор 11186, 8 кл., 87 л.с.	●	●	–	–	–
Мотор 21126, 16 кл., 98 л.с.	–	–	–	–	●
Мотор 21127, 16 кл., 106 л.с.	–	–	●	●	–
АКП	–	–	–	–	●
Модернизированная подвеска	–	–	–	●	●
Расширенный пакет шумоизоляции	–	–	–	●	●
Электроусилитель руля	–	●	●	●	●
Климатическая система	–	–	–	●	●
ABS + BAS	–	●	●	●	●
ESC	–	–	–	–	●
Подушка безопасности водителя	●	●	●	●	●
Подушка безопасности переднего пассажира	–	–	–	●	●
Подголовники задних сидений	–	●	●	●	●
«Изофикс»	●	●	●	●	●
Сигнализация с ДУ	–	–	–	●	●
Электропривод и обогрев зеркал	–	–	–	●	●
Парктроник	–	–	–	–	●
Датчик дождя	–	–	–	–	●
Датчик света	–	–	–	–	●
Мультимедийная система	–	–	–	●	●
Аудиоподготовка	●	●	●	–	–
Подогрев передних сидений	–	–	–	●	●
Противотуманные фары	–	–	–	●	●
Рамки дверей черного цвета	–	●	●	●	●
Наружные зеркала и ручки дверей в цвет кузова	–	–	–	●	●
Молдинги дверей	–	●	●	●	●
Литые 15-дюймовые диски	–	–	–	●	●

Некоторые клиенты высказывали недовольство тем, что нет указателя температуры антифриза. Поэтому с июля он появится в меню бортового компьютера. Но как бы дополнительная функция не сыграла злую шутку. Ведь теперь особо въедливые персонажи не успокоятся, пока не выяснят, почему у них вентилятор охлаждения включается на 92 °С, а у соседа – при 93 °С.

Обзор через салонное зеркало ожидаемо стал хуже. К ширине амбразуры претензий нет, но снизу картинку обрезают пластиковая облицовка и стеклоочиститель.

электроусилителем. Последний, кстати, новый: АВТОВАЗ тестирует безредукторный, калужского завода. В нетерпении пересаживаюсь в «Люкс» – и не разочаровываюсь. Жестче, но при этом дискомфорта нет. Более того, машина стала приятнее в управлении, перестав пританцовывать на кочках. Настройки усилителя те же, однако корректировать траекторию пустоватым рулем уже нет необходимости. Естественно, меньше крены в поворотах. Хотя пару раз я все же вспомнил о машине с обычной подвеской (правда, уже на совсем негодном асфальте).

Заметно присутствие и дополнительной шумоизоляции. Кроме того, «Норма» стоит на 14-дюймовых шинах «Кама» размера 175/65, а богато оснащенную «Гранту» наделили китайскими покрышками «Линлонг» 185/55R15. Глобальных улучшений в торможении я не заметил, хотя автовазовцы упомянули о новом вакуумном усилителе и главном тормозном цилиндре.

Лифтбек получился гармоничным по внешности и по характеру. Думаю, новинке вполне по силам перехватить лидерство у седана или как минимум занять до 50% в объеме выпуска всего семейства «Гранты». ЗР

Разрезное заднее сиденье – уже в комплектации «Норма». При сложенном диване можно уместить поклажу длиной до 1,9 м. Еще 200 мм выгадаете, если потратите несколько секунд и снимете стоящую вертикально подушку. Механизм складывания заднего сиденья на показанных нам машинах работал мягко и четко. Неужели дождались! Тыльная сторона спинки порадовала качественной отделкой.

ГОРЯЧИЙ ФЛЕШБЕК

Ностальгический экскурс за рулем 911 Targa | **Производство** Германия | **В России** можно заказать | **От** 5 463 000 руб. | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** автора и «Порше»

Путешествуя на автомобиле по югу Италии, нужно быть готовым ко всему. Не стоит удивляться, если асфальт на серпантине внезапно сменится разбитой грунтовкой. Или на дорогу выйдут овцы. Или же ваш «Порше Тарга» на скорости 180 обгонит «Лянча-Каппа» с оторванным и трепыхающимся по центру днища аэродинамическим щитком.

Невольно пристроившись сзади и посмеявшись над импровизированным «диффузоре централе», я и глазом моргнуть не успел, как «рагаццо» обошел по встречке вереницу фургонов и без страха и упрека ввалился в ходовой тягун со сносом всех четырех. Оставив меня наедине с великолепным 350-сильным

1 видео
см. с. 26

оппозитным мотором, полным приводом, цепкими шинами и здравым смыслом.

НЕ ЗАЗОРНО

Принято считать, что прагматизм и трезвый расчет зачастую расходятся с понятиями изящества, красоты, полноты ощущений и вообще всего необычного. Однако мало кто знает, что восхитительно красивая и подкупавшая в шестидесятых своей новизной конструкция кузова с дугой позади сидений и съемной центральной секцией крыши обязана своим появлением именно требованиям безопасности: чтобы улучшить защиту пассажиров при перевороте кабриолетов и родстеров. Первым подобным автомобилем стал британский «Триумф-TR4» 1961 года, а у «Порше» имя «Тарга» прозвучало лишь четыре года спустя – во время дебюта такого «найн-элевен» на мотор-шоу во Франкфурте.

Название, ставшее торговой маркой империи «Порше», позаимствовали у легендарной гонки «Тарга Флорио», проводимой в сицилийских горах с 1906 года. Но главное – сделали это по праву и заслуженно. Ведь фирма Фердинанда и Ферри по числу побед (11) в окрестностях Палермо опережает все именитые итальянские бренды, включая «Альфа Ромео» (10), «Феррари» (7), «Бугатти» (5), «Мазерати» (4) и «Лянчу» (5). Вот почему презентацию новой «Тарги» организовали неподалеку от тех мест, – а парень на «Каппе» просто хорошо знаком с автомобильной историей и никак не может с ней смириться!

Если же отбросить шутки, гораздо интереснее другое: нынешняя «Тарга» впервые с 1994 года вернулась к истокам и вновь олицетворяет именно ту концепцию, о которой я только что рассказал. Нынче это знаково и невероятно круто, поскольку отказ от классического родстера в девяностых объясняли невозможностью сделать достаточно маленький зазор между рамкой ветрового стекла и съемной частью крыши. Машина получалась шумной и не соответствовала

стандартам, которые задавали себе в «Порше». И хотя три последующих поколения – с кузовами 993, 996 и 997 – по-прежнему носили имя «Тарга», они не имели ничего общего с кабриолетом, будучи построены на базе купе – от которого отличались лишь сдвижной панорамной крышей.

С появлением новейшего кузова 991 компромиссам пришел конец. Технологии не только помогли вернуться к историческим решениям, сохранив тишину в салоне на больших скоростях, но и впервые позволили сделать крышу «Тарги» полностью электрической, способной на метаморфозы после нажатия одной кнопки, причем всего лишь за 19 секунд. Раз – внушительный колпак из частично ламинированного тонкослойного стекла отъезжает назад, подобно крыльям готовящейся к взлету божьей коровки. Два – мягкий верх с каркасом и натяжными дугами из магния убирается в нишу за задними сиденьями. Три – перед вами новейший 911-й в легендарном кузове. С неизменно серебристой дугой безопасности, тремя вертикальными прорезями и шильдиками *targa*. Эти формы безупречны и стопроцентно узнаваемы – как и полвека назад.

ДЬЯВОЛ В ДЕТАЛЯХ

«По нашей давней статистике, большинство покупателей «911 Тарга» выбирают машину с полным приводом и светлым салоном, – рассказывают в «Порше». – Конечно, выпускать автомобили исключительно со светлой обивкой было бы глупо, но полноприводную трансмиссию получают все «тарги», начиная с кузова 996».

Разумно! Учитывая, что даже базовая «911 Тарга 4» с 3,4-литровым 350-сильным мотором, развивающим 390 Н·м момента, требует уверенных водительских навыков и способна ехать быстро и вкусно. Настолько, что, если машина не ваша, вы уж точно не запомните, в спинку какого цвета вас вжимало минуту назад. Обычному полноприводному кабриолету с тем же мотором «Тарга 4» уступает в упражнении «от 0 до 100» лишь

Приборы «Порше» с годами почти не меняются. Однако считывать показания скорости в электронном окошке все же удобнее, чем непосредственно со спидометра.

На дисплей, что справа от спидометра, можно вывести как навигационные карты, так и данные бортового компьютера. Например, диаграмму распределения момента по осям.

Красивейший хронометр входит в опционный пакет «Спорт Кроно».

Базовые версии машины оснащаются 7-ступенчатой механикой. Доплата за робот PDK почти 170 000 рублей.

Внутри «Таргу» не отличить от купе или кабриолета – интерьер безупречен.

Разница на бумаге выглядит несущественной, однако на деле... Однажды «Тарга 4» вам надоест, тогда как 4S будет влюблять в себя снова и снова!

Две клавиши по центру отвечают за манипуляции с крышей. В отличие от кабриолета, ее нельзя сложить или разложить на ходу.

«Консоле централе»: поначалу обилие кнопок настораживает, но к удобству вопросов нет.

Кресла прекрасны, но в дальней дороге могут показаться жестковатыми.

0,1 с, проделывая его за 5,2 с в связке с механикой и за 4,8 – с роботом PDK и опциональным пакетом «Спорт Кроно». Потеря десятой доли объясняется прибавкой 40 кг снаряженной массы (теперь 1560 кг), но вполне компенсируется увеличившейся жесткостью кузова на скручивание – около 12 000 Н·м/град у кабриолета против 13 000 Н·м/град у «Тарги». Во всяком случае, так говорят разработчики.

Проверить это за отсутствием кабриолета не удалось, но после поездки на «Тарге» готов поверить на слово. Усомниться в достаточной жесткости не пришлось даже на по-настоящему суровом, тянущем на раллийный СУ горном отрезке, в конце которого 330-миллиметровые перфорированные тормозные диски толщиной 28 мм сделались синими, как машина, а вестибулярный аппарат взмолился о пощаде. «Порше-911 Тарга 4» – блестящий автомобиль. Цельный в реакциях, быстрый как в горах, так и на автобане и очень разный – если оборудован активной подвеской (PASM).

На более мощную «Таргу 4S» (3,8 л, 400 л.с.) PASM ставят в базе, и она позволяет кардинально изменять поведение машины. По умолчанию под вами феноменально быстрый, но весьма

В центральный подлокотник влезет лишь портмоне, не более.

Массивная на вид крыша тяжелее тканевого верха 911-го кабриолета всего на10 кг.

Несмотря на внушительную конструкцию крыши, места для багажа предусмотрены как спереди (125 л), так и сзади (160 л).

Взрослый продержится здесь не больше 10 минут. Основное неудобство создает отнюдь не теснота в ногах, а дуга безопасности.

покладистый и мягкий родстер для дальних и отнюдь не идеальных дорог. Кнопка «спорт» – и вы наслаждаетесь более жестким и собранным, но все еще гражданским автомобилем. А выберете режим «спорт плюс», появляющийся на версиях со «Спорт Кроно», – получите по-гоночному злой болид.

Помимо 50 дополнительных «лошадей» и такого же количества «бонусных» ньютон-метров, отличий между двумя версиями не так много. «Эску» выделяют 6-поршневые передние суппорты и диски большей толщины и диаметра (34 и 340 мм соответственно), а также электронно-управляемая (в случае с PDK) блокировка заднего дифференциала. Но в совокупности всех мелочей этих, казалось бы, ничтожных 0,4 с разницы в разгоне до сотни оказывается более чем достаточно, чтобы понять: однажды «Тарга 4» вам надоест, тогда как 4S способна влюблять в себя снова и снова!

***

«Тарга» нынешней линейки – полностью имиджевый продукт. Она шумна при езде с опущенной крышей – даже если менеджеры уверяют в обратном. Абсолютно бессмысленна со всех точек зрения, кроме эстетической. Но одновременно настолько ретрофутуристична и харизматична, что запросто завладеет сознанием и поможет выделиться среди оригиналов, уже выбравших вместо обычного купе «911 Кабрио».

Я уверен, что менеджмент «Порше» лучше нас знает, что такое таргетинг, а значит, новинка в скором времени попадет точно в цель – в наши сердца и гаражи. А подрастающему поколению достанется в виде постеров. И черт меня подери, если ее не будут изучать на лекциях по дизайну. Ведь стоит лишь перевести взгляд с нынешнего кузова на «Таргу» из шестидесятых, станет ясно: отныне ностальгические автомобили нужно делать именно так! ЗР

Фанаты получили еще одну возможность выделится из толпы.

Если желающих окажется много, «Тарга» потеряет свою индивидуальность.

Поднимать ветрозащитный экран – единственное, что водителю «Тарги» придется делать вручную.

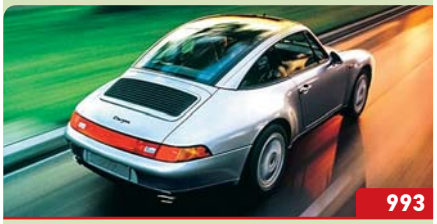
ИСТОРИЯ

912

● **«Порше Тарга» с заводским индексом 912** показали в 1965 году, он встал на конвейер двумя годами позже.

964

● Предыдущую «настоящую» **«Таргу» с кузовом 964** выпускали с 1990 по 1994 год.



993

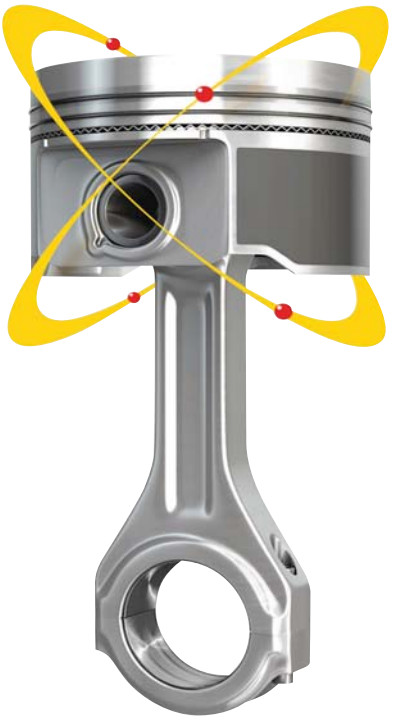
● **Модель 993** (1994–1998 гг.) **превратилась в купе** со сдвижной стеклянной крышей.

997

● Подобная **концепция жила вплоть до ухода со сцены модели 997,** выпускавшейся до 2011 года.

Особое отношение

Звук работающего двигателя – музыка для автовладельца. Только если двигатель полностью здоров, конечно.



Shell Helix Ultra сочетают в себе две технологии — Shell PurePlus и Active Cleansing.
Первая представляет собой принципиально новый подход к производству синтетических базовых масел, которые теперь синтезируют из природного газа. Такой инновационный процесс позволяет улучшить вязкостные характеристики, смазочные свойства и понизить склонность к испарению масла. Вторая технология обеспечивает максимальный уровень чистоты двигателя. А вместе это — революционная разработка Shell Helix Ultra. Что при этом получает автовладелец? Максимально возможную чистоту двигателя, защиту его от износа и коррозии и, как следствие, продление срока службы двигателя и снижение расходов на техническое обслуживание. Кроме того, чтобы помочь автовладельцам определиться с выбором моторного масла, на всех этикетках продуктов премиальной серии Shell Helix Ultra есть QR-коды, которые содержат прямую ссылку на дополнительную информацию. Так что правильный выбор становится сделать гораздо проще.

О том, что автомобиль нуждается в уходе, говорить не надо: это и так все знают. Но о том, как правильно ухаживать за двигателем, почему-то задумываются далеко не все автовладельцы. Часто вопрос ограничивается тем, что нужно выбрать моторное масло. И вот тут-то и начинается самое интересное.
Современным автомобилям нужны моторные масла, которые смогут не только обеспечить эффективность работы двигателя, но и защитить его в самых сложных условиях эксплуатации. Новая линейка синтетических моторных масел Shell Helix Ultra разработана как раз с учетом этих требований. Дело в том, что масла линейки

SHELL HELIX ULTRA. Чистота двигателя превышает новейшие отраслевые стандарты[1] до 65%

Shell HELIX ULTRA
Моторные масла

[1]API SN – максимальный на сегодняшний день уровень эксплуатационных свойств моторных масел для бензиновых двигателей по классификации Американского института нефти. Active Cleansing – Активная чистящая технология. Фото: PR. Реклама.

ЛОГАНБЕРРИ

Новый «Рено-Логан» | **Производство** АВТОВАЗ | **В продаже** с весны 2014 г. | **От** 355 000 руб. | **Автор** Максим Приходько | **Фото** автора

Спокойно, ребята, это не просто погоня за очередной рифмой к народному «Логану». Логанберри – гибрид ежевики с красной малиной, который вывел американский селекционер Джеймс Логан. Получилось растение, дающее крупные ароматные плоды с очень нежным, слегка терпким вкусом.

Почти то же самое произошло с новым «Рено-Логан»: из неказистого на вид, но надежного транспортного

Данные производителя

Модель	Renault Logan	
	82 л.с.	102 л.с.
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4346/1733/1517/2634	
колея спереди/сзади	1493/1486	
Объем багажника, л	510	
Диаметр разворота, м	10,0	
Снаряженная/полная масса, кг	1106/1545	1127/1545
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,9	10,5
Максимальная скорость, км/ч	172	180
Топливо/запас топлива, л	А95/50	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,8/5,8/7,2	9,4/5,8/7,1
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1598	
Степень сжатия	9,5	9,8
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	60,5/82 5000	75/102 5750
Крутящий момент, Н·м при об/мин	134 2800	145 3750
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая балка	
Рулевое управление	реечное с адаптивным гидроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые/барабанные	
Размер шин	185/65R15	

1 видео
3D
см. с. 26

Зелененькая стрелка подсказывает: пора поменять передачу. Такая функция доступна лишь для машин со 102-сильным мотором. Экономить топливо водителю 82-сильной версии «Логана» придется следя за показаниями тахометра.

Панель приборов подсвечивается приятным молочным светом взамен устрашающе-оранжевого; вертикальный указатель уровня топлива остался, но выглядит гораздо изящнее.

средства получилось красивое и стильное авто, которое покоится на материнской платформе B0.

Она дала жизнь старому «Логану», «Ниссану-Алмера»-нью и вот теперь – новому «Логану». «Вот так бы сразу сделали!» – подумал я, разглядывая чудеса селекции.

Не стану утомлять вас подробным описанием того, каков он на ходу. Все-таки это, по сути, тот же знакомый старина «Логан», а технические характеристики, комплектации и цену вы узнаете из таблиц. (Уточню лишь, что машина получила

Сигнал клаксона обрусел, переехав с французского подрулевого переключателя на ступицу руля. Среди значимых нововведений – обогрев ветрового стекла. Возможность регулировать рулевую колонку по высоте появляется с комплектации Confort.

Объем перчаточного ящика более 5 л. На торцевой стенке – диагностический разъем.

Двигателей для России всего два – одного объема, но разной мощности. Мотор 1,4 л остался у старого «Логана»; решили выпускать его в Москве, пока будет спрос.

Воздуховоды прямоугольные, ниже расположен дисплей штатной навигации. Как здорово, находясь в Черногории, найти Станционную улицу в Красноярске.

Цены нового Renault Logan 1.6*

Версия	Мощность двигателя, л.с.	Цена, руб.
Access	82	355 000
Confort	82	408 000
	102	428 000
Privilege	82	456 000
	102	476 000
Luxe Privilege	82	495 000
	102	515 000

Гарантия 3 года или 100 000 км. Антикоррозийная защита: 6 лет гарантии производителя.

Стоимость пакетов опций нового Renault Logan 1.6, руб.

Пакет «Зимний-1»: • подогрев передних сидений; • боковые зеркала с электроприводом и обогревом; • обогрев ветрового стекла	14 000
Пакет «Зимний-2»: • подогрев передних сидений; • обогрев ветрового стекла	11 000
Пакет «Мультимедиа»: • навигационная система Media Nav; • аудиосистема CD/MP3 с «блютусом» и разъемами AUX, USB; • подрулевой джойстик	14 000
Пакет «Аудио»: • аудиосистема CD/MP3 с «блютусом» и разъемами AUX, USB; • подрулевой джойстик	9000
Пакет «Люкс»: • климат-контроль; • кожаная оплетка руля	12 000
Пакет безопасности-1: подушка безопасности пассажира; • третий, центральный задний подголовник; • спинка заднего сиденья, складывающаяся в соотношении 2:3	9000
Пакет безопасности-2: • ESP – система стабилизации курсовой устойчивости; • передние боковые подушки безопасности; • система контроля парковки (задние датчики)	19 000

Стоимость дополнительных опций нового Renault Logan 1.6, руб.

Окраска металликом	8000
Гидроусилитель рулевого управления (для версии Access)	13 000
Противотуманные фары	5000
Кондиционер (для версии Confort)	25 000
Навигационная система Media Nav	10 000
ESP – система стабилизации курсовой устойчивости	10 000

УНИКАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

GAZ FINANCIAL SERVICE **Лизинг на 2 года от 0%**[1]

GAZ TRADE IN **Выгода до 50 000 руб.**[2]

✓ **Специальные условия для корпоративных клиентов**

- Turbo Diesel Cummins ®
- Расход топлива 12 л.
- Межсервисный интервал 15 тыс. км.
- Гарантия 2 года 80 тыс. км.

Валдай **8-800-700-0-747** (звонок по России бесплатный) **azgaz.ru**

1 - Организатор акции: ООО «Коммерческие автомобили – Группа ГАЗ», компания-партнер: ООО «Элемент Лизинг». Лизинг со ставкой удорожания 0,0% в год возможен при определенных условиях: аванс не менее 49% от стоимости автомобиля, срок лизинга 24 месяца, график платежей дигрессивный. Акция действует на все модификации автомобилей семейства «Валдай», включая спецтехнику на их базе. Действует на территории РФ. Для физических лиц и юридических лиц всех форм собственности. Период действия акции: 01.04.2014г. – 30.06.2014г. Подробности на сайте azgaz.ru и в офисах продаж ООО «Элемент Лизинг». 2 - при приобретении нового автомобиля "Валдай" при сдаче в Trade-in коммерческого автомобиля 2004-2014 г.в., произведенного не на предприятиях «Группы ГАЗ» с разрешенной максимальной массой (в соответствии с п. 14 ПТС) от 2400 кг до 8000 кг., комплектного и находящегося в исправном техническом состоянии. Поддержанный автомобиль должен находиться в собственности Клиента не менее 12 месяцев. Подробные условия акции уточняйте в дилерских центрах. 3 - Контрольный расход топлива по ГОСТ 20306-90, на 100 км при 60 км/ч. Вся информация, касающаяся экономии Клиента при покупке автомобиля «ГАЗ», носит информационный характер и ни при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положениями статьи 437 (2) Гражданского кодекса РФ. ® **Камминз Инк.**, свидетельство о регистрации торговой марки на территории РФ № 318757 от 16.11.2005.

Реклама

Наконец-то появился штатный парктроник! Батарея увеличенной мощности и защита мотора стальными листами перешли по наследству. Пробка бензобака все так же запирается на ключ.

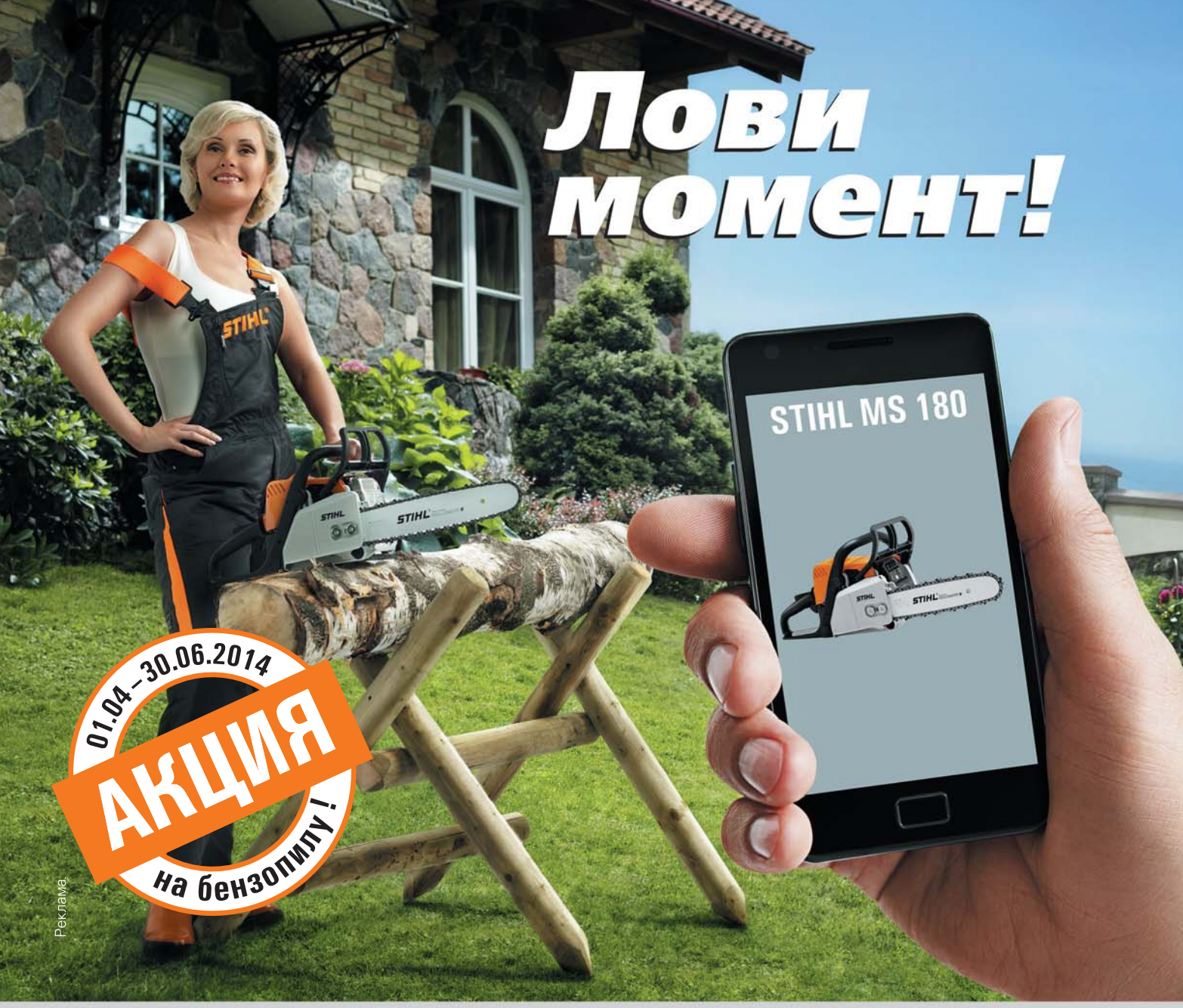
То, чего ждали логановоды долгие восемь лет, – складывающаяся в пропорции 40:60 спинка заднего сиденья. Вот за это большое человеческое мерси.

Каркас передних сидений хиловат. Стоит упереться в спинку коленями, как тут же выпирают направляющие подголовника. У старого «Логана» с этим всё в порядке.

Новый «Логан» – первый из «рено», которые будут собирать на мощностях АВТОВАЗа. Уровень локализации самый высокий среди иномарок, сделанных в России, – 62%! За синим «Логаном» на конвейере едет соплатформенник «Ниссан-Алмера».

Шины, которые штатно устанавливают на заводе, носят броское название «Формула Энерджи». Это совместный продукт «Пирелли» и ГК «Ростехнологии».

прекрасную для своего класса шумоизоляцию, расход топлива в ходе теста вдоль побережья Адриатики составил 5,6 л на сотню, а выглядит наш «Логан», на мой взгляд, гораздо круче, чем его двойник от «Дачии», см. ЗР, 2013, № 2.) Лучше я расскажу о том, чем запомнилась лично мне ягода нового урожая. ЗР



Реклама.

С техникой STIHL любая задача по плечу!

Наши агрегаты станут отличными помощниками в весенне-летнем сезоне!

Подробную информацию обо всех акционных агрегатах спрашивайте у дилеров, участвующих в акции. Приобрести технику STIHL, а также получить качественную консультацию и сервис можно у официального дилера STIHL. Подробности акции см. на сайте www.stihl.ru. Адреса дилеров, полную информацию об ассортименте вы также найдёте на нашем сайте. Для Вас действует горячая линия STIHL.

www.stihl.ru
8 800 4444 180
(Все звонки по России бесплатно)

STIHL®

СОЛИ И СЕРДЦА!

Лезем в душу нового Kia Soul | **Производство** Калининград | **В продаже** с 30 апреля | **От** 689 900 руб. | **Автор** Михаил Кулешов

Сначала Хенрик Россен рисует маркером на магнитной доске Эйфелеву башню, затем – небоскреб Бурдж-Халифа. Схематично, но узнаваемо выводит купола храма Василия Блаженного и останавливается на Пизанской башне – просто места на доске не осталось.

– Когда-нибудь, – говорит Хенрик, – построенная под углом 15˚ к горизонту (для сравнения: Пизанская башня наклонена на 4˚. – *Прим. авт.*) гостиница «Белла-Скай», на 23-м этаже которой мы находимся, станет таким же символом Копенгагена, каким эти объекты стали для Парижа, Дубая, Москвы и Пизы. А я войду в историю как ее архитектор.

САМА УВЕРЕННОСТЬ

Бравада Россена восхищает и обескураживает одновременно, однако он оказался не единственным претендентом на титул мистера Самоуверенность на презентации нового «Соула» в Дании. Вечером того же дня отличился президент российского отделения «Киа», вполне серьезно заявив, что конкурентов у виновника торжества нет.

Конечно, господин Ким Сонг Хван лукавит. Он прекрасно понимает, что с его продуктом поборются за покупателя как минимум «Пежо-2008», «Опель-Мокка», «Сузуки-Нью SX4» и «Ниссан-Джук». А люди, готовые заплатить около миллиона за упакованный «Соул», могут задуматься даже о «Мини-Уан Кантримен». И все же корейской компании действительно есть чем гордиться.

Начнем с того, что «Соул» 2014 модельного года без всяких натяжек можно считать новым: он построен на базе последнего поколения «Киа-Сид» и не имеет с предшественником ни одной общей кузовной детали. Предельное внешнее сходство с выпускаемым на протяжении шести лет предком – результат блестящей работы калифорнийского дизайн-центра, деятельность которого контролировал сам Петер Шрайер. И не более того.

Похвально и то, что на фоне названных конкурентов стоимость базовой версии «Классик» весьма привлекательна. Поскольку за 689 900 рублей вы получаете не только привычные пару подушек, полный электропакет и кондиционер, но и аудиосистему с шестью динамиками и поддержкой всех возможных носителей (CD/MP3, USB, AUX), мультируль с подогревом, а также «грелки» всех кресел.

Если же говорить о дорогих комплектациях, многообразию их опций и вовсе позавидуют владельцы некоторых премиальных машин. На новый «Соул» можно заказать

Приборная панель «Супервижн» красива и информативна. Увы, в дешевых модификациях инструментарий попроще.

В новом поколении интерьер сменил дизайн и расстался с жестким пластиком. Навигационная система с 8-дюймовым тачскрином появляется в двух наиболее дорогих исполнениях – «Люкс» и «Премиум».

Прекрасное «европейское» кресло. С подбором посадки нет никаких проблем.

мультимедиа с 8-дюймовым тачскрином, акустику «Инфинити», сдвижную панорамную крышу и 18-дюймовые колесные диски. При этом положительные ощущения, рождаемые оборудованием, усиливаются гораздо более породистыми материалами отделки полностью переработанного интерьера.

Не забыли в «Киа» улучшить и организацию внутреннего пространства. Размещение в салоне стало удобнее благодаря возросшей длине (+ 20 мм), ширине (+ 15 мм) и колесной базе (+ 20 мм). Высоту порогов снизили на 5 мм в передней части салона и на 7 мм в задней, а посадка в водительском кресле стала ниже на 12 мм. Даже объем багажника удалось увеличить (на 14 л), а доступ в него облегчили благодаря тому, что задняя дверь теперь поднимается аж на 6 см выше.

ДУШОЙ И СЕРДЦЕМ

Основная причина для разочарования «Соулом» не изменилась – автомобиль остался сугубо переднеприводным. А значит, самым сложным при покупке будет понять, хотите ли вы 1,6-литровый 128-сильный турбодизель и 6-ступенчатый автомат или предпочитаете 124-сильный бензиновый атмосферник того же объема, который можно сочетать и с механикой.

Мне выбирать не пришлось – на презентации оказались лишь бензиновые автоматические машины. И поскольку из-за страхов, рождаемых эксплуатацией дизеля, и неудобства пробочной езды на «мешалке» такие выберет большинство соотечественников, я постарался ответить на вопрос: что побудит к выбору?

Собранное шасси? Вполне возможно! Перенастроенные подвески и выросшая на 29% жесткость кузова помогли заметно улучшить плавность хода и точность рулевого управления. А базовая для всех комплектаций система «флекс стир» предоставила возможность выбирать усилие на руле между тремя вариантами – комфортным, нормальным и спортивным.

Шустрый автомат, умеющий быстро и без заминок использовать шесть своих передач, и отменная эргономика, особенностей которой не замечаешь так же, как хорошего официанта? Снова да!

Или внушительный запас пространства для сидящих в заднем ряду

Данные производителя

Модель	Kia Soul	
	1.6 MPI	1.6 AT CRDi
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4140/1800/1618/2570	
колея спереди/сзади	1560/1573	
Снаряженная масса, кг	1282 (1315)*	1406
Полная масса, кг	1820 (1850)	1940
Объем багажника (VDA), л	354	
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,3 (12,5)	12,2
Максимальная скорость, км/ч	182 (177)	177
Топливо/запас топлива, л	А95/54	ДТ/54
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	7,3 (7,9)	6,0
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см^3	1591	1582
Степень сжатия	10,5	17,3
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	91/124 6300	94/128 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	152 4850	260 1900–2750
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М6 (А6)	А6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	205/60R16, 215/55R17, 235/45 R18	

*В скобках – данные для версий с автоматической трансмиссией.

«Восемнадцатые» колесные диски – прерогатива версий «Престиж», «Премиум» и «Люкс». Самая доступная из них оценена в 909 900 рублей.

В сравнении с предшественником объем багажника вырос на 14 л; под полом – органайзер.

и обилие современной вспомогательной электроники, умеющей автоматически парковать новый «Соул» как параллельно, так и перпендикулярно? Несомненно! А может, еще и честная тяга бензинового мотора, достаточная динамика? Ммм… нет.

Возможно, дело в экологических нормах, а возможно, в чем-то еще. Но 124-сильный бензиновый агрегат везет словно умирающая лошадь: в заявленные 12,5 с до сотни верится с огромным трудом. И уж тем более не могу объяснить, на что уходит почти 11 л бензина при плавной и подчеркнуто экономичной езде по трассе. Желание раскручивать двигатель до высоких оборотов с целью получить хоть сколько-нибудь адекватное ускорение на корню убивает громкое и не самое мелодичное завывание. И это несмотря на то, что моторный отсек защищает шумоизоляционный щит, ставший на 25% толще.

***

Отель «Белла-Скай» выглядит фантастически. Но, купившись на уникальный дизайн, ты ждешь чего-то подобного от интерьера, однако обнаруживаешь в номере самую обыкновенную мебель и непримечательную сантехнику.

«Киа-Соул» завлекает ярким и самобытным обликом, впервые в истории марки предлагая двухцветные варианты окраски (белый с красной крышей, синий с белой крышей и красный с черной крышей). Покоряет продуманным и качественным салоном, но на ходу оказывается поразительно скучным. А это совершенно недопустимо для такой яркой машины!

Возможно, я ошибаюсь и все это совершенно не важно. Тогда Хенрику Россену впрямь удастся встать в один ряд с Боннано Пизано и Александром Гюставом Эйфелем. И тогда новый «Киа-Соул» действительно разметет соперников в пух и прах.

Но, как бы там ни было, останусь при мнении: если уж ты делаешь интересную вещь, она должна быть таковой от и до. Поэтому, влюбившись в многочисленные достоинства нового «Соула», просто сходите на тест-драйв и убедитесь, что его силовой установки вам хватит. ЗР

Качественно, удобно и, при желании, с дизелем. А если говорить о базовой версии, еще и выгодно!

Едет скучнее, чем выглядит. Стоимость упакованной переднеприводной машины за гранью добра и зла.

Конкуренты, «которых нет»*

PEUGEOT 2008

Длина×ширина×высота, мм **4159×1739×1556**

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2–1,6 л (82–120 л.с.).

ПРИВОД: передний.

ЦЕНЫ БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 649 000–879 000 руб.

OPEL MOKKA

Длина×ширина×высота, мм **4278×1774×1657**

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,4–1,8 л (140 л.с.); дизельный, 1,7 л (130 л.с.).

ПРИВОД: передний или полный.

ЦЕНЫ БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 770 000–1 050 000 руб.

SUZUKI NEW SX4

Длина×ширина×высота, мм **4300×1765×1585**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (117 л.с.).

ПРИВОД: передний или полный.

ЦЕНЫ БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 779 000–1 139 000 руб.

NISSAN JUKE

Длина×ширина×высота, мм **4135×1765×1565**

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (94–190 л.с.).

ПРИВОД: передний или полный.

ЦЕНЫ БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 625 000–1115 000 руб.

MINI ONE COUNTRYMAN

Длина×ширина×высота, мм **4110×1789×1561**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,6 л (98 л.с.).

ПРИВОД: передний.

ЦЕНЫ БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 870 000–1 058 800 руб.

**Цены – на момент подготовки материала.*

Реклама

Система безопасной парковки, климатическая система, противобуксовочная система, автоматическая коробка переключения передач, система курсовой устойчивости, подушки безопасности, система управления стеклоочистителем с датчиком дождя, мультимедийная система, антиблокировочная система тормозов, система автоматического включения фар. Указанные опции доступны в комплектациях: 21922-021-42 и 21942-021-42.

LADA Kalina

Каким и должен быть автомобиль

Приятно, когда твою машину провожают восторженным взглядом. Это неудивительно, ведь у LADA Kalina яркий, цепляющий образ.

Новая LADA Kalina — это ещё и АКПП, климат-контроль, парктроник, ABS, ESC, подушки безопасности, мультимедийная система, датчики дождя и света, а также расширенные функции комфорта и безопасности.

Горячая линия LADA: 8-800-200-52-32
(звонок по России бесплатный)
www.lada.ru

LADA

ПОХОЖЕ, НЕПОХОЖАЯ!

Дебют китайского народного седана «Хайма-М3» в Шанхае | **Начало** продаж весна-лето 2014 г. | **От** 459 000 руб. (1,5 л, механика); **от** 539 000 руб. (версия с вариатором) | **Автор** Сергей Воскресенский

Пресс-релиз старательно выписовывает достоинства модели: «Летящая эстетическая концепция дизайна... баланс пропорций... ощущение мощности и силы... задние фонари с алмазной огранкой...» Есть сомнения? Тогда для интриги добавим в крепкий коктейль достоинств передовую конструкцию кузова с силовыми элементами из высокопрочной стали, антиблокировочную тормозную систему «Бош» девятого поколения, систему стабилизации, пятизвездочный (причем с запасом) результат испытаний на пассивную безопасность C-NCAP (по слухам, не менее жесткий аналог европейских норм безопасности EuroNCAP).

Я стою перед «Хаймой» и не ощущаю особенностей, нюансов стиля или конструктива, позволяющих приписать внешне простенький, но симпатичный автомобиль к той или иной дизайнерской школе. «Европеец»? Однозначно нет: слишком много хрома и раскосых линий в нехитрых сопряжениях кузова. Восточный стиль? Пожалуй, ближе; но и здесь лишь поверхностное сходство, недотягивающее до современных азиатских стандартов. Странная эмблема, специфическое модельное обозначение... Такие же довольно разномастные классовые конкуренты – «Лифан-Солано» или «Хёндэ-Солярис». Нет, надо быть ну очень продвинутым знатоком бесконечно разностороннего и при этом однообразного рынка китайских автомобилей, чтобы с лёту, в унисон с пресс-релизом воскликнуть:

Аккуратный пластик, симпатичное современное оформление, удобный инструментарий – китайцы действительно учатся быстро.

К рулю с набором различных функций одна претензия: нет регулировки по вылету. Приборы явно срисованы с популярной модели.

Отдаю должное микроклимату – в жару работает хорошо. Но вот кнопки по краям подкачали – нечитаемы.

Пример «Хаймы-М3» подтверждает: китайские автомобили действительно здорово изменились.

«Смотрите! Да это же совершенно новая «Хайма-М3»!».

КТО НА НОВЕНЬКОГО?

Автомобильная группа «Хайма» – вот ее правильное название – основана сравнительно недавно, в 1988 году. С 1992-го по 2006-й она плотно сотрудничала с компанией «Мазда», благодаря которой получила доступ к передовым на тот период моделям и технологиям. Сотрудничество оказалось взаимовыгодным: продажи автомобилей «Мазда» в КНР пошли в гору. Всю продукцию «Хаймы» собирают (кстати, по полному циклу) на двух заводах: в городах Хайкоу (о. Хайнань; предприятие открыто в 1988 году) и Чжэнчжоу (2007). Для инженерных и дизайнерских разработок построен исследовательский центр в Шанхае. Словом, официально здесь всё по-взрослому.

Но, как это водится в современном автомобильном мире Поднебесной, большинство нынешних моделей (и «Хайма» не исключение) так или иначе копирует более продвинутых и успешных собратьев из Японии, Америки, Европы. Мода – разводят руками китайцы.

Отсутствие должного опыта, наработок и, отчасти, вкуса – как правило, добавляем мы. Так вот, с этих позиций «полностью новая “Хайма-М3”» (как гласит реклама) скорее исключение. Предыдущая «Хайма-3» была, по сути, копией «Мазды-3» – во всяком случае, внешне. А здесь простенький собирательный образ доступного автомобиля, выделяющегося разве что длинной базой – весьма популярное у китайцев универсальное решение. Оно и понятно: сразу можно похвалиться самым большим пространством для сидящих сзади. Что же, применительно к «Хайме-М3» эти хитрости работают. На заднем диване усаживаешься действительно неплохо. Правда, это касается только ног. Голова, увы, несколько придавлена потолком. Вот и приходится сползать, вовсю пользуясь воистину огромным зазором до сидящего спереди.

А вообще, знакомство с интерьером новинки – это в какой-то степени борьба с самим собой. С одной стороны, отдаешь должное удачным, хотя и не эталонным сиденьям; качественным и совсем не ароматным, как бывает в «китайцах», пластикам; аккуратным зазорам, продуманным

Опасения не оправдались – вариатор настроен грамотно. Вот что значит лицензионный продукт!

Гордость «Хаймы-М3» – просторное заднее сиденье. Здесь действительно неплохо, но крыша все же давит.

ящичкам и кармашкам. Создатели даже скрупулезно подсчитали, что их в салоне М3 аж полтора десятка. И ведь действительно симпатично! С другой стороны, подушки сидений могли быть и подлиннее, а подсветка центрального экрана – не столь «прокитайски» ярко-голубой. Неплохая панель приборов опять-таки срисована у известного «аналога», не буду уточнять какого. И ведь комментарий даже придумали: дескать, для облегчения считывания информации спидометр и тахометр специально расположены в отдельных колодцах. Задумано так было, и всё тут!

И откуда только взялись слепые кнопки, что подковой на центральной консоли! Ведь у аналогов да и на предварительных рисунках дизайнеров всё отменно читаемо. А здесь тычешь наугад, особенно при ярком солнце. Так что дифирамбов, наверное, не будет. Хотя... Не знаю, как «Солярис», а популярный у нас «Рено-Логан» нашел бы чему позавидовать.

В ПЛЕНУ НАРОДНЫХ АМБИЦИЙ

Ох уж эти китайские «лошадки»! Под капотом «Хаймы-М3» их обещано 112. Вряд ли стоит ждать от них урагана страстей, – как говорится, не та весовая категория. Добротность ощущений они обеспечат, но не всегда: у мотора весьма своеобразный характер. Лишь к 4000 об/мин он, наконец, вспоминает, зачем нужен, а к 6500 вдруг спохватывается: не перетрудился ли? Набор передаточных чисел в коробке тоже специфический. Поэтому на относительно высоких скоростях (100–110 км/ч) «Хайма» откровенно голосит двигателем.

Быть может, вариатор? Все равно в плане акустического комфорта терять особенно нечего! Тем более что узел этот целиком лицензионный, закупленный у бельгийского производителя. Естественно, получив CVT, «Хайма-М3» не стала темпераментнее – напротив, немного уравновешеннее, ровнее. Поэтому и воспринимается эта версия более доброжелательной.

Ну и бог с ней, с динамикой. В Китае секунды не очень заботят водителей. Им бы подудеть от души по делу и без дела да увернуться от скутеристов или иногда встречающихся на дорогах неровностей, причем часто – колдобин резких, грубых, неожиданных. С этими задачами «Хайма» справляется как раз неплохо. Ее подвеска неутомительна в большинстве дорожных ситуаций и надежно демпфирует неровности. Лишь иногда на швах и стыках задняя подвеска издает звуков больше, чем хотелось бы. Надежно и поведение на дороге. Да, можно придираться к отсутствию, например, регулировки руля в продольном направлении, сетовать на не очень четкую обратную связь. Но в целом «Хайма» – послушный автомобиль. Так что совсем не зря

Полуторалитровый мотор (112 л.с.) любит обороты и весьма специфичен в настройках.

Багажник М3 просторный, вот только «окно в салон» слишком маленькое.

Доступно, удобно, и запаска, как положено в развивающихся странах, полноразмерная.

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

НОВЫЙ ŠKODA RAPID. ЕСТЬ О ЧЕМ РАССКАЗАТЬ!

А вы уже успели познакомиться с новым **ŠKODA Rapid?**
Его прогрессивный дизайн, надежность и современные технологии, ксеноновые фары, просторный салон, вместительный багажник и кузов лифтбек не оставят вас равнодушными. Можно долго перечислять достоинства **ŠKODA Rapid,** но нет ничего лучше личного знакомства.

Запишитесь на тест-драйв в салонах официальных дилеров **ŠKODA** и убедитесь в этом сами!

Прогрессивный дизайн

Ксеноновые фары, противотуманные фары с функцией освещения поворотов

Кузов лифтбек и вместительный багажник

6-ступенчатая АКПП

Просторный салон

www.skoda-auto.ru 8 800 555 01 01

Некоторые опции, представленные в рекламе, доступны за дополнительную плату. 6-ступенчатая АКПП доступна в модификации 1.6/105 л.с. Подробности у официальных дилеров ŠKODA.

Реклама.

Haima M3

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4545×1737×1495
Колесная база, мм	2600
Колея спереди/сзади, мм	1470/1455
Объем багажника, л	450
Снаряженная масса, кг	1210–1280
Максимальная скорость, км/ч	170
Топливо/запас топлива, л	А92, А95/44
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	6,4 (M5); 6,5 (CVT)

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,5 л; 82 кВт/112 л.с. при 6000 об/мин; 147 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:
переднеприводная; М5, CVT.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:
подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые/барабанные (М5), дисковые (CVT); шины – 185/60R15, 195/55R15.

создатели упоминали электронику, отвечающую за активную безопасность, – работает, и неплохо.

***

Когда китайские авто только появились в России, многие пророчили: пройдет пара-тройка лет – и они заполонят наш рынок. Дескать, привозимые «новинки» кривые, плохо покрашены, дурно пахнут внутри синтетикой, совершенно не умеют ни ездить, ни защищать, но китайцы учатся быстро – справятся. Лет с тех пор прошло немало, однако отечественный рынок устоял. Тем не менее пример «Хаймы-М3» подтверждает: китайские автомобили действительно здорово изменились. Естественно, в лучшую сторону. Вот только вместе с этой эволюцией возникает еще одна проблема: современные «хаймы» ощутимо поднимаются в цене. И это сулит им конкуренцию отнюдь не с отечественными «калинами», «грантами» и «приорами», а совсем в других ценовых диапазонах, где у потребителя отношение к «китайцам» ух какое непростое. Да и соперники, на мой взгляд, пока интереснее и разнообразнее, чем та же «Хайма-М3». Непросто придется новинке. Но шансы найти любовь в России у нее все же есть! ЗР

Внутренний простор и разномастные кармашки – семейные ценности уважаются.

Побольше бы индивидуальности и поменьше заимствований!

Сходство с «Маздой-6» очевидно. «Хайма-М6» при беглом знакомстве произвела благоприятное впечатление. Современный 1,5-литровый турбомотор, комфортные подвески, очень симпатичный интерьер, – возможно, скоро и эта модель приплывет в Россию.

Еще один очень перспективный переднеприводный кроссовер «Хайма-S5». Из минусов – всё тот же 1,5-литровый атмосферник, что и на М3. В остальном машина понравилась – в первую очередь сбалансированными возможностями. Думаю, она обязательно найдет своих приверженцев в России.

ВАШЕ ЗДОРОВЬЕ – В ВАШИХ РУКАХ

В нынешнее время на наших дорогах очень много автомобилей. Почти в каждой семье есть автомобиль, а то и больше. После покупки машины мы ни о чем не задумываемся, кроме быстрой езды.

Но рано или поздно наступает момент, когда с машиной что-нибудь случается. И по закону подлости это обычно происходит в дороге. Что делать? Если поломка небольшая, вы можете исправить ее своими силами, и несколько простых советов помогут вам в дороге.

КОЛЕСО СПУСТИЛОСЬ. Не отчаивайтесь. Надо снять с шинного насоса крышку, вытянуть шток с манжетой и налить в цилиндрический корпус воды. Теперь вставляйте шток и закачивайте в спущенную камеру воду с воздухом. Так как во время движения центробежная сила заставит воду распределиться по окружности, воздух через прокол будет выходить гораздо медленнее. До автомастерской не спеша доехать сумеете.

ЛОПНУЛ ШЛАНГ ПРИВОДА СЦЕПЛЕНИЯ. Если лопнул шланг привода сцепления, можно обмотать поврежденное место сырой резиной, которой обычно вулканизируют камеры, а сверху туго зафиксировать ее медной проволокой. Далеко, конечно, не уедете, но до автомастерской доберетесь.

СВЕЧУ МОЖНО ВОССТАНОВИТЬ. Если фарфоровая изоляция на старой свече не повреждена, свечу можно восстановить. Положите ее на 15-20 минут в ацетон, а затем очистите от нагара проволочной кисточкой. Введите несколько капель соляной или серной кислоты в полость свечи, пошуруйте там спичкой. Теперь очистите «юбочку» и центральный электрод. Промойте свечу водой и отрегулируйте зазор. Кстати, когда осматриваете мотор, приглядывайтесь и к свечам. Если вокруг какой-то из них появилось масляное пятно, значит ее нужно менять.

А что же делать, если на вашем жизненном пути случилась поломка, и забарахлил ваш основной «мужской двигатель»? Тут уж своими силами не обойдешься.

При появлении первых признаков нарушения потенции следует сразу обратиться к специалисту и не нужно пугаться, услышав диагноз «эректильная дисфункция». Сейчас эта проблема решаема. Нашими учеными разработан уникальный препарат **ИМПАЗА**.

ИМПАЗА – это новый эффективный лекарственный препарат, повышающий эрекцию и оказывающий положительное действие на все составляющие мужской сексуальной жизни.

ИМПАЗА контролирует тонус сосудов, восстанавливает полную эрекцию. Препарат с успехом используется при разных типах нарушений в сексуальной сфере, которые приводят к эректильной дисфункции.

Для стабилизации половой потенции рекомендован лечебный курс длительностью не менее 12 недель. Препарат способствует не только улучшению потенции, но и нормализации сексуального влечения (либидо).

Кроме того восстановление эрекции носит не разовый эффект, действие лекарственного средства длится еще на протяжении шести месяцев после окончания курса лечения.

ИМПАЗА подходит мужчинам любого возраста, даже с сопутствующими заболеваниями, что подтверждено множественными испытаниями.

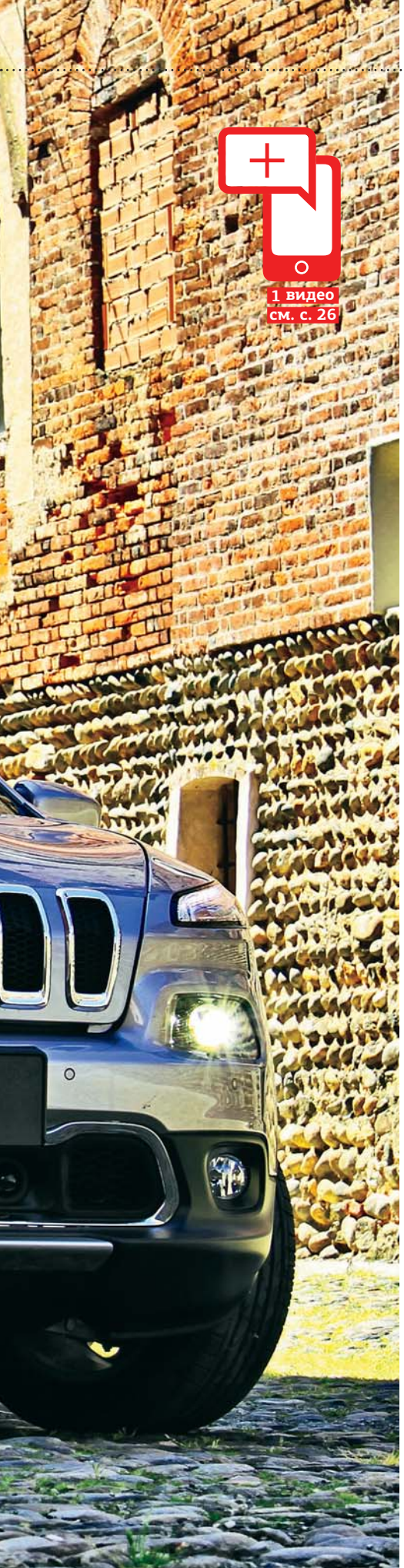
Будьте внимательны к состоянию вашего «мотора», не забывайте о профилактике, и вы всегда будете готовы удивлять и побеждать!

Рег. уд. №00374/01

Производитель: «НПФ «МАТЕРИА МЕДИКА ХОЛДИНГ»;
127473, Россия, г. Москва, 3-й Самотечный пер., д. 9. Тел./факс: (495) 684-43-33.
Перед применением Импазы проконсультируйтесь со специалистом. Консультации по телефонам (495) 681-93-00 и (495) 681-09-30 по рабочим дням с 10.00 до 17.00 и на сайте www.impaza.ru.

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

Jeep
EV 115PS



1 видео
см. с. 26

ЧУЖАЯ КРОВЬ

Сказ о том, как индеец выбился в люди | **Производство** США | **В России** с мая 2014 г. | **От** 1 390 000 руб. | **Автор** Дмитрий Федоров

О ПРОШЛОМ – ЗАБЫТЬ

– Третья передача, ногу с педали убираем – поехали!

Итальянский инструктор на внедорожной трассе фиатовского полигона в Балокко, что в 70 км от Милана, не обременен знанием английского. Но мне его советы были не шибко нужны – машина все делала сама.

Впереди экстремальный подъем в 35 градусов. Кольцом управления внедорожной системы «селек-террейн» задаю режим «камни», в котором уровень тяги максимален. Понижающая передача уже включена. Теперь жмем на клавишу устройства для поддержания постоянной скорости при подъеме. Автомат ставим на третью передачу. Вперед!

Приглушенно урча 3,2-литровой «шестеркой», мой «Чероки» начинает героическое восхождение без всякой помощи со стороны водителя. Мы ползем медленно, но уверенно вверх, и в какой-то момент я начинаю думать, что именно такие ощущения испытывают космонавты в первые секунды полета, когда их ступни находятся на уровне головы.

Далее – серия бетонных препятствий, где следовало оценить возможности машины при диагональном вывешивании. Полностью выбирая ходы подвески, «Чероки» переваливается с боку на бок, время от времени лишая колеса опоры. Но не останавливается ни на секунду – блокировка заднего дифференциала не дает машине зависнуть в задумчивости на бетонных гребнях. Конечно, похожими способностями наделены и другие вседорожники, но дело в том, что новый «Чероки» вроде бы не спец по бездорожью. Точнее, он готов им быть, только когда надо его покупателю.

Клиент у этой модели теперь совершенно иной, чем прежде: как правило, раньше он вряд ли задумывался о покупке машины марки «Джип». Более того, он вряд ли даже посмотрел бы на машину этого бренда. Ему были явно не по духу и управляемость на уровне грузовика, и дешевая отделка. Про какие-либо современные системы говорить было без толку. Легендой о непревзойденной внедорожности такого клиента не купить – она ему попросту не нужна. Этому подай качественно сработанный кроссовер: с приличной отделкой, массой приятных электронных мелочей в оснащении и, главное, ездовыми манерами на уровне легкового автомобиля.

К чему я веду? А к тому, что сейчас я не спеша нарезаю круги по дорогам в окрестностях Балокко именно на таком автомобиле. И его зовут «Чероки».

ВЫШЕ ВСЕХ

В этой машине не осталось ни капли от былого вседорожного «ящика». Я даже не говорю о дизайне, просто предлагаю взглянуть на структуру машины. Теперь здесь все по-другому – по-легковому. Ведь теперь в жилах «индейца» (ой, как мне неудобно за такую банальность) течет итальянская кровь. Хотя эти латинские корни довольно условные: ведь новый «Чероки» делит платформу с американским седаном «Додж-Дарт» и китайским «Фиатом-Вьяджо». Ради этих

Панели приборов различаются в соответствии с уровнем оснащения. Полноцветный дисплей положен версиям «Лимитед» и «Трейлхоук». Версия с монохромным, но в чем-то даже более наглядным экраном – у комплектаций «Спорт» и «Лонгитьюд».

Интерьер топ-версии «Лимитед». Базовая комплектация «Спорт», конечно, попроще. Экран, к примеру, у нее меньше: с диагональю 5, а не 8,4 дюйма.

Контроллер системы «селек-террейн» в наиболее полном исполнении для версии «Трейлхоук». У прочих, как правило, нет кнопок внутри кольца, отвечающих за внедорожные системы, а также отсутствует режим «камни».

«Центр управления» обычным полноприводным «Чероки» – упрощенный контроллер «селек-террейн» (на версии 4×2 его нет вообще), рычаг девятиступенчатого автомата, клавиша стояночного тормоза.

Масса дополнительных бардачков в салоне – под сиденьем пассажира, в верхней части передней панели. В боксе между креслами – розетка на 12 В и разъем USB.

моделей итальянскую структуру, ранее примененную на «Альфа Ромео-Джульетта», слегка удлинили и расширили, а еще подтянули к американским стандартам пассивной безопасности.

Поэтому у нынешнего «Чероки» вполне легковая компоновка: двигатель поперек, спереди стойки «Мак-Ферсон» взамен двухрычажной схемы, сзади – многорычажка, сменившая мост с тягой Панара. Основной привод, само собой, передний. В базовой версии, собственно, иного и не предусмотрено.

А вот потом начинаются дополнения. Для начала предложат электромагнитную муфту, подключающую при необходимости задние колеса, – это стандартный для подавляющей массы кроссоверов вариант. Им для реализации своих вездеходных амбиций большего и не требуется. А «Чероки» с этого момента только начинает восхождение на внедорожный Олимп.

Марка «Джип» обязывает конструкторов не отступать от корпоративных правил, даже создавая городской кроссовер. Поэтому самый простой вариант полного привода включает систему «селек-террейн», умеющую подстраивать силовой агрегат и электронику под конкретные условия езды и желания водителя.

Следующая в ряду – полноприводная трансмиссия с понижающими планетарными редукторами у каждого из дифференциалов (их передаточное отношение 2,92). При переходе во внедорожный режим привод колес становится постоянным 4×4. Уже неплохо? Но и это промежуточный вариант исключительно для европейцев – неслучайно он сочетается лишь с 2-литровым дизелем.

Истинно американская версия «Трейлхоук» предназначена в основном для столь любимого заокеанскими джиперами ползания по громадным валунам. Неудивительно, что именно на ней

я штурмовал косогоры да бетонные надолбы внедорожной трассы. Здесь вы уже получите и «обрезанные» бамперы с буксировочными крюками и увеличенными углами въезда-съезда, и выросший до 221 мм (у обычных версий – от 142 до 183 мм) дорожный просвет, а также усиленную подвеску, механическую блокировку заднего дифференциала, горный круиз-контроль. Стоит отметить, что в основе всех трансмиссий лежит электромагнитная муфта, отключающая заднюю ось на хорошей дороге ради экономии топлива.

И все же по своей воле я никогда не окунул бы новый «Чероки» во внедорожный ад. Можно долго доказывать, что он прямой наследник джиповской фамилии, и я очевидец того, сколь многое «Чероки» может вне дорог. Но его главный талант в ином: он отлично ведет себя и на обычных шоссе. Именно там, где его предшественники чувствовали себя лесорубами, случайно зашедшими на девичью вечеринку.

СУДЬБА ЭМИГРАНТА

За рулем «Чероки» я ни разу не задумался, что этот автомобиль приплыл из-за океана и, несмотря на итальянские корни, производится в Толедо, штат Огайо, – там, где находится родовое гнездо всех «джипов» начиная со Второй мировой войны. Он едет как коренной житель Старого Света: внятное усилие на руле, острые реакции, почти полное отсутствие кренов, плотно собранная подвеска. А достойно вытягивающий машину из любых дорожных ситуаций фиатовский турбодизель мощностью 170 л.с. с таким чисто европейским девайсом, как «старт-стоп»,

Можно долго доказывать, что он прямой наследник джиповской фамилии, и я очевидец того, сколь многое «Чероки» может вне дорог.

Большой панорамный люк в крыше поставят на любую разновидность «Чероки», кроме базовой «Спорт».

Кожаные кресла с развитой боковой поддержкой отличают топ-версию «Лимитед».

Задний ряд регулируется в длину, но практического смысла в этом мало. На фото сиденья максимально отодвинуты назад; стоит двинуть чуть вперед – ноги девать уже некуда.

Дизайнеры предлагают смотреть на машину так: всё, что выше поясной линии, – это легковой автомобиль, а ниже – настоящий вседорожник.

Реклама

ASTROhim®

Рекомендуемая розничная цена - 90 руб.

Как быстро справиться со следами насекомых на кузове автомобиля?

Поездка по загородному шоссе в хороший летний день может сильно огорчить автомобилиста. Капот, лобовое стекло, бампер и зеркала – все это покрывается месивом из насекомых, смыть которые обычной водой невозможно.

Попробуйте Очиститель следов насекомых от ASTROhim®.

Эффективен и безопасен!

Мы не обещаем вам, что очиститель справится с дорожным битумом или липовыми почками. Но гарантируем, что он с легкостью удалит следы от насекомых, так как разработан специально для борьбы с белковыми загрязнениями, к которым относятся следы от насекомых. Очиститель следов насекомых ASTROhim® не содержит растворителей, поэтому безопасен для любых поверхностей!

«Работает» на любой поверхности!

Лакокрасочное покрытие, стекла или фары, будь это хром или пластик – очиститель с легкостью удалит следы насекомых везде!

Удаляет даже старые засохшие следы!

Очиститель следов насекомых ASTROhim® быстро справится даже с застарелыми пятнами! Просто распылите его на загрязнения и через 2 минуты протрите поверхность ветошью.

ДО

ПОСЛЕ

Произведено по технологии AkzoNobel (Нидерланды)
Подробная инструкция здесь www.astrohim.ru

Данные производителя

Модель	Jeep Cherokee		
	2.0	2.4	3.2
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4624/1859/1697/2719		
колея спереди/сзади	1599/1606		
Объем багажника, л	591/1267		
Снаряженная масса, кг	1953	1842	1892
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,3	10,4	8,1
Максимальная скорость, км/ч	192	187	206
Расход топлива: смешан. цикл, л/100 км	5,8	8,8	10,0
ДВИГАТЕЛЬ	дизельный	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		V6/24
Рабочий объем, $см^3$	1956	2360	3239
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	125/170 4000	130/177 6400	200/272 6500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	350 1750	229 3900	315 4300
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	A9		
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная		
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	225/60R17, 225/55R18 («Трейлхоук» – 245/65R17)		

лишь еще больше усиливает восприятие «Чероки» как европейской машины.

Хотя это, конечно, не так. Европа – лишь один из ключевых рынков «Чероки», где будет предлагаться также 140-сильная дизельная версия. Топ-вариант во всем мире один: 3,2-литровый бензиновый V6 мощностью 272 л.с. Ну а в Америке и прочих странах, включая Россию, гамма начинается с 2,4-литровой бензиновой «четверки» в 177 сил – с нее стартуют наши продажи. Ближе к осени мы тоже получим и дизель, и V6 – будет из чего выбирать.

В коробках передач такого разнообразия не предусмотрено. Хотя в Европе дизельный «Чероки» представлен и с шестискоростной механикой, для российского рынка решили оставить только новейший девятиступенчатый автомат производства ZF. Вдумайтесь – девять ступеней в машине марки «Джип»! На этом былом отступнике от цивилизации. Вроде только-только первым в мире подобный автомат получил моднейший «Рейндж-Ровер Эвок», а тут такой же технологический изыск на американском «Джипе».

В салоне я лишь по надписи на руле догадываюсь, что это «Джип». Везде, куда может дотянуться рука, – мягкий пластик, передо мной изящная комбинация приборов с полноцветным дисплеем посередине, разнообразные ручки и клавиши совсем не вызывают отторжения. В списке оснащения (конечно, не любой версии) – вентиляция передних кресел, сервопривод задней двери, автопарковщик, способный загнать машину на место хоть вдоль, хоть поперек, умный круиз-контроль с функцией самостоятельного торможения в случае опасности и прочее и прочее. Больше того, сдавая задом и контролируя свои действия по картинке с камеры, я не заметил небольшую ступеньку,

Европейские «трейлхоуки» из-за норм по безопасности пешеходов снабжены сзади только одним буксировочным крюком ярко-красного цвета. Но российская версия получит и два передних крюка.

В системе «селек-террейн» есть режим «спорт», но настроен он как-то странно. Машина становится настолько дерганой, что начинает утомлять. И зачем-то сразу отключается система стабилизации.

Несмотря на рафинированную внешность, «Чероки Трейлхоук» теоретически наделен внедорожными способностями на уровне «Рэнглера».

Но длинная колесная база все же ограничивает его возможности. Даже на стандартных препятствиях полигона время от времени слышался скрежет из-под днища.

почти слившуюся с мостовой, – но машина ее увидела и сама ударила по тормозам.

Поэтому цены, объявленные на новый «Чероки», я не рассматриваю как завышенные: скорее, предыдущее поколение не стоило своих денег. А теперь 1 390 000 рублей за базовую модель «Спорт» – вполне разумно. Пускай только передний привод, зато с мотором 2,4 и автоматом. Улучшенная комплектация «Лонгитьюд» с трансмиссией 4×4 обойдется в 1 600 000 рублей. Ну а топ-версия «Лимитед» с этим же мотором и полным набором описанных выше чудес потребует дополнительно 200 тысяч. Во столько же оценен и внедорожный «Трейлхоук». Если учесть, что цены прежнего «Чероки» лишь стартовали с этой отметки, то предложение вполне выгодное. Тем более что и выходящую чуть позже версию с 3,2-литровым V6 обещано удержать в пределах 2 миллионов рублей. ЗР

Отличные ездовые качества, оснащение, вседорожные способности.

Странные настройки режима «спорт», в сдвижном заднем диване смысла нет.

Много проблем поджидают севшего за руль человека. К их числу относятся и приборы контроля скорости, количество которых на дорогах растет не по дням, а по часам. Справиться с такой напастью поможет… “поселившийся” в салоне дополнительный автомобильчик - радар-детектор Stinger Z5!

Каким должен быть “правильный” радар-детектор?
Разумеется, у него должен быть целый ряд важных качеств. Установка аппарата в салоне не должна вызывать проблем, управление обязано быть простым и удобным, для любителей “поиграть” с настройками в нем должны быть предусмотрены разные регулировки. Ну и, конечно, он должен уверенно ловить все виды радаров, не допуская при этом ложных срабатываний. Ну а если аппарат обладает всеми перечисленными выше достоинствами, да вдобавок еще и радует глаз своим симпатичным видом, то его можно смело назвать по-настоящему стоящей покупкой. Именно таков Stinger Z5. Не верите? Тогда давайте проверим это утверждение вместе — рассмотрим радар-детектор поближе да повнимательнее!

Мини-копия
Надоели унылые серые или черные “коробки” автомобильных гаджетов? Не беда! Выполненный в виде автомобильчика радар-детектор развеет скуку! Но сразу придет мысль: а насколько удобно его устанавливать на панели? С этим никаких проблем — достаточно разместить фирменный “пятачок“ на “торпедо”, а сам детектор будет держаться на нем благодаря мощному магниту. Впрочем, есть и альтернативный вариант для тех, кто не хочет оставлять на пластике панели клеевой слой: можно воспользоваться универсальным нескользящим ковриком.
С управлением аппаратом тоже сложностей не возникает. Все кнопки сгруппированы в его передней части, так что тянуться или нащупывать их вслепую не приходится. Да и структура меню продумана неплохо.

Там есть множество “тонких” настроек — можно отключить детектирование определенного диапазона (не все диапазоны могут понадобиться в конкретном городе), активировать функцию голосового оповещения, задать громкость предупреждений и яркость дисплея (данная возможность очень пригодится при ночной езде). Впрочем, все это будет востребовано “прожженными” любителями техники. Далекому от электронных премудростей пользователю такое богатство необязательно. Но и это не проблема - для того, чтобы устройство эффективно выполняло свои обязанности углубляться в дебри параметров совсем не обязательно.
Под “капотом” у этого автомобильчика — самая современная начинка. Радар-детектор **Stinger Z5** умеет определять сигналы в таких диапазонах как X, K, Ka, Lazer (оптический).. Кстати, если вы соберетесь отправиться в автомобильное путешествие по Европе, вам пригодится функция обнаружения систем типа VG-2. Но на просторах нашей страны важнее другое: аппарат умеет распознавать импульсные сигналы UltraK и UltraX, в том числе — радарного комплекса “Стрелка”! Последнее особенно важно для жителей крупных городов, ведь такие измерители скорости уже попортили немало крови, к примеру, столичным автомобилистам. Да и над защитой от помех производитель поработал очень тщательно, чтобы детектор вообще не досаждал ложными срабатываниями. Впрочем, не будем принимать все эти утверждения на веру, лучше отправимся испытать **Stinger Z5** в “боевых” условиях большого города.

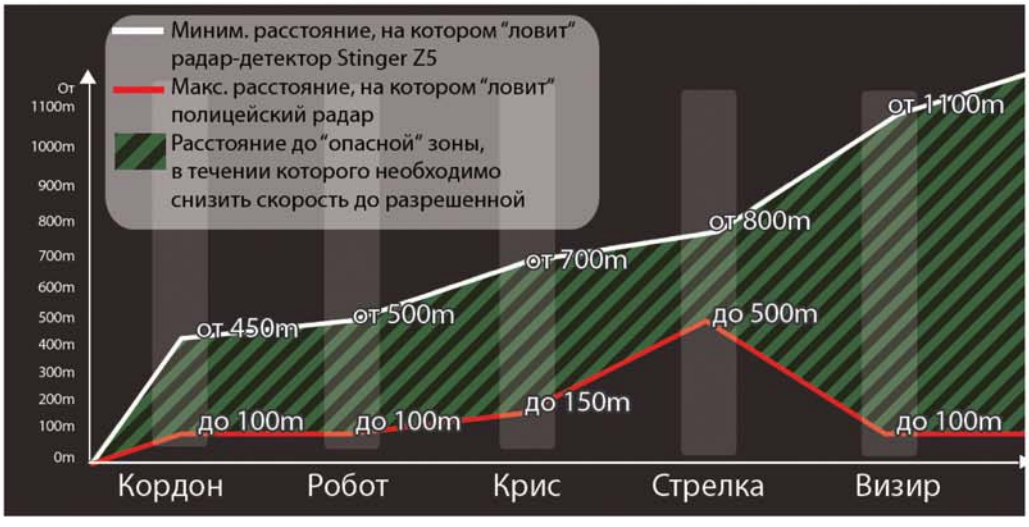
реклама

Вежливый сосед

Для того чтобы понять, насколько хорош радар-детектор в работе, достаточно поездить с ним по городу или области всего час-другой. На "посторонние раздражители" он практически не реагирует. В нашем тесте он лишь пару раз просигналил, уловив автоматические двери на заправках. Но не будем корить его за это, ведь подобным грешат и многие куда более дорогие экземпляры. Зато за время испытаний ни одного настоящего радара он не пропустил! Более того, обо всех опасностях он предупреждал, как говорится, "сильно заранее". Однажды дошло до того, что группа испытателей засомневалась в его "показаниях": детектор предупреждает о "ловушке", а ее все не видно. Но оказалось, что техника не обманула. Просто **Stinger** уловил излучение установленной у дороги "треноги" почти с двухкилометрового расстояния! Так что времени на то, чтобы сбросить скорость, он предоставил предостаточно, можно даже сказать — с избытком. Ну а как же он работает со "Стрелкой"? Так же четко и аккуратно! На свободном загородном шоссе он улавливает сигнал "коварного" радарного комплекса в среднем, чуть больше чем за километр. Причем он предупреждает об этом не только звуковыми сигналами и надписью на ярком дисплее — этот автомобильчик "моргает фарами", словно предупреждающий о засаде вежливый встречный водитель. Такая предупредительность критически важна, ведь комплекс "Стрелка" умеет вести замер скорости на расстоянии около 500 метров. Так что **Stinger Z5** действительно дает владельцу неплохую возможность сбавить темп, чтобы избежать "письма счастья". Правда, в плотном потоке дистанция обнаружения сигнала все же снижается — тут детектор срабатывает в среднем за 800-900 метров до радара. Но в городе даже такой точности вполне хватает, чтобы успеть предпринять меры.

Вот и получается, что по всем параметрам **Stinger Z5** подходит под определение стоящей покупки. В его "арсенале" есть простое и удобное управление, удобство монтажа и по-настоящему высокая точность работы. Плюс оригинальный, эстетичный внешний вид, да еще и **гарантия 3 года** от производителя. Кстати, именно благодаря такому дизайнерскому решению, помноженному на отличную эффективность работы, поездка становится более комфортной. Ведь глядя на радар-детектор водитель получает не просто предупреждение о приборе контроля скорости, а сигнал о том, что впереди опасный участок дороги и следует сбросить скорость.

Поскольку на сегодняшний день наиболее часто встречающимися, а так же наиболее труднодетектируемыми и, как следствие, наиболее опасными для водителей являются полицейские радарные комплексы: «Стрелка», «Робот», «Крис», «Визир», «Кордон», мы посчитали нужным протестировать радар-детектор Stinger Z5 именно на этих приборах. Результаты теста вы можете увидеть на диаграмме.



реклама

С УРАЛЬСКИМ АКЦЕНТОМ

Обновленная линейка Iveco Trakker | **Производство** Италия, Испания и Россия (Миасс) | **Автор** Максим Сергеев | **Фото** Александр Батыру

У нового «Траккера» три варианта моделей (кабин), и все с собственными названиями: обычная дневная – «Хай-Ленд», удлиненная – «Хай-Трак», а самая комфортабельная – «Хай-Вей».

Изменения в новом семействе в сравнении с предыдущим незначительны. Однако их достаточно, чтобы назвать последние «траккеры» новыми машинами. Иные решетка радиатора, форма боковых дефлекторов, солнцезащитный козырек, настройки двигателей, комплектации. В Италии теперь можно заказать машины с двигателями под Евро-6 и роботизированной коробкой «Евротроник». Однако в России компания делает ставку на моторы экокласса Евро-5 – хорошо зарекомендовавшие себя дизели серии «Курсор» объемом 7,8 и 12,8 л, мощностью от 310 до 500 л.с.

Варианты колесных схем самые разнообразные: от типовой 4×2 до 8×8. Но в любом случае – усиленная рама, рессорная подвеска (опционально пневматическая), защищенная светотехника, утопленная в стальной бампер, мощная защита агрегатов. У наших перевозчиков появилась также возможность получить новый интардер, существенно снижающий износ (и расход) тормозных колодок.

Штука, безусловно, нужная, но, в отличие от конкурентов, для которых нормой считается наличие трех – пяти степеней усилия, у ивековского агрегата всего две степени.

Машины, произведенные в Миассе на предприятии «Ивеко-АМТ», имеют свои приятные особенности. Прежде всего это касается приспособленности

Машины, произведенные на миасском предприятии «Ивеко-АМТ», имеют свои приятные особенности.

Четырехосный самосвал пользуется повышенным спросом на масштабных стройках.

Миксер – лишь один из многочисленных вариантов надстроек шасси нового «Ивеко-Траккер». В запасе всё что угодно, вплоть до подъемных устройств.

машин для работы при низких температурах. Чтобы автомобили уверенно возили грузы на Крайнем Севере, где столбик термометра опускается ниже минус 50, ставят иные резинометаллические шарниры, шланги, дополнительно утепляют кабины специальными материалами.

Еще одна немаловажная особенность самосвалов «Ивеко-АМТ» – собственные высококачественные кузова с подогревом, на 12–16 кубометров.

ВПЕРЕД И ВВЕРХ

Обновленная платформа предполагает высокую степень универсальности и установку самых разнообразных надстроек. Например, миксер для перевозки готового бетонного раствора от любого производителя встает сюда как родной. Особенность бетономешалок – высокий центр тяжести. Чтобы продемонстрировать высокую устойчивость своей техники, итальянцы проложили маршрут, стартующий

Тягач «Ивеко-Траккер» может запросто утянуть автопоезд массой под 100 т.

KAMAZ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

- Высокая грузоподъемность – 20 т
- 400- и 420-сильные двигатели KAMAZ или 400-сильный двигатель Cummins EBPO-4
- Надежная 16-ступенчатая коробка передач ZF
- Самосвальные платформы объемом 12, 16, 20 куб.м
- Пневматическая подвеска кабины
- Цельнометаллокордные шины КАМА – увеличенный в 3 раза ресурс, экономия топлива на 15 %

KAMAZ-6520

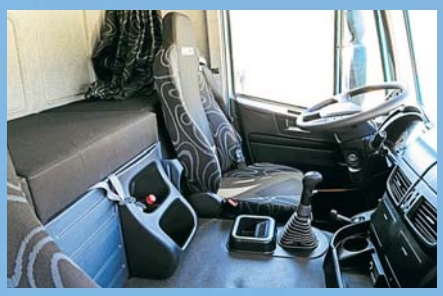
Весь товар сертифицирован. Реклама. Не является официальной офертой.

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

Поначалу кажется, что за рулем будет тесно, но на самом деле всё отлично подгоняется под водителя любой комплекции.

Велюровая обивка сидений плохо сочетается с глиной карьеров. Но профиль сиденья и степень возможных настроек на высоте.



Раскинуть руки и валяться поперек кровати здесь не выйдет. Но вытянуться и отдохнуть с комфортом получится – длина матраса больше 2 м.

с 30-процентного подъема. С него я и начну.

Привычным ключом пускаю двигатель, сбрасываю ручник, пристроенный на передней панели. В отличие от конкурентов, инженеры «Ивеко» не стали использовать клавишу вместо рычажка. Плавно трогаюсь на пониженной третьей передаче и тут же отправляю тяжелую машину в подъем. На 1700 оборотах она с легкостью берет препятствие и выходит на ровную площадку. Предполагаю, что не спасует на таком подъеме и полностью груженная.

Дальше только перещелкивай передачи – мотор бодро разгоняет миксер. Схема переключений – «двойное Н». Привыкаешь быстро, через пару сотен метров ее уже и не замечаешь. На спуске проверил новый интардер: на затяжном 6-процентном уклоне уже на первой ступени «Траккер» выдерживает заданную скорость и не разгоняется. В поворотах подвеска неплохо держит машину с высоким центром тяжести; даже если перебрать со скоростью, крены не будут пугающими.

Впечатлило меня и поведение тяжелого полноприводного седельного тягача 6×6, к которому для убедительности прицепили трал с гусеничным экскаватором на платформе. Дизель в 420 сил тронул машину с той же третьей пониженной и потащил платформу на 8-процентный подъем. Удачное сочетание характеристик двигателя и трансмиссии позволяет груженому автопоезду, набравшему ход, идти

Iveco AMT 633911 6×6

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Дорожный просвет, мм	360
Топливный бак, л	300
Снаряженная масса, т	23,2
Масса буксируемого прицепа, т	86
Полная масса автопоезда, т	97,2

ДВИГАТЕЛЬ: Iveco F3B (Cursor 13), P6, 12,8 л; 420 л.с., 1900 Н·м при 1000–1500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: ZF16S2200TO, механическая, 16-ступенчатая; интардер, межосевая и межколесная блокировки задних мостов.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – на листовых рессорах.

Новые «траккеры» начали собирать в Миассе. Этот экземпляр прибыл на полигон с Урала.

Эти кузова делают у нас. Они соответствуют самым высоким европейским требованиям.

Кабина изобилует полочками и нишами для вещей. Есть место для рации и даже для дополнительной мультимедийной системы.

Пока машины комплектуют дорогими шинами. Однако локализация предусматривает установку отечественных покрышек.

Крутящий момент передается по классической схеме, через отдельно стоящий узел – раздаточную коробку передач.

в подъем на шестой пониженной передаче и на ровном газу. Интардер тоже не пасует: на 8-процентном спуске рабочей тормозной системой можно не пользоваться, она потребуется только для полной остановки.

В «Ивеко» считают, что новые машины с широким диапазоном грузоподъемности (от 8 до 30 т, а в составе автопоезда до 97 т) сумеет привлечь на свою сторону немало клиентов. Налаженное в России производство должно сохранить адекватную стоимость, и «Траккер» может стать одним из лидеров рынка по соотношению цены и качества. ЗР

Машину обещают за разумные деньги. Проверенная конструкция, нет сложной электроники.

Шины от именитых производителей очень дорогие.

KAMAZ

ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

- Для дорог общего пользования
- Грузоподъемность 15 т.
- Межсервисный интервал 50 тыс.км

Весь товар сертифицирован. Реклама. Не является официальной офертой.

KAMAZ-65115

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

КТО ТОЛКАЕТ «ПАЗИК»?

Впервые «пазик» с низким полом и мотором в корме | **Производство** Павловский автобусный завод, «Группа ГАЗ» | **В продаже** с 2013 г. | **От** 3 245 000 руб. | **Автор** Вячеслав Субботин | **Фото** автора

Какой автобус сразу приходит на ум при упоминании марки «ПАЗ»? Держу пари, старый трудяга модели 3205: на «газоновских» колесах, с рессорной подвеской и движком в кабине. Хотя еще полтора десятка лет назад в Павлове пробовали строить совсем другие автобусы: городские длинномеры на шасси «Автосан», «Вольво» и КамАЗ, а также среднеразмерные «авроры» с задним расположением двигателя. Под них даже построили отдельный цех.

Спустя некоторое время проект сборки автобусов большого класса закрыли, а производство «Авроры» отдали в Курган. Последним напоминанием о нетипичных для завода временах остался ПАЗ-3237, модернизированный в прошлом году: в его моторном отсеке теперь поселился дизель «Камминс-ISF3.8» уровня Евро-4.

МАЛ, ДА УДАЛ

От носа до кормы меньше 8 м, но компоновка – как у больших городских автобусов. Мотор здесь установлен сзади и состыкован с автоматической коробкой «Аллисон». К слову, все узлы ходовой части также импортного происхождения: ведущий мост и независимая передняя подвеска носят марку «Раба», дисковые тормоза – «Кнорр-Бремзе», а рулевое управление – «Чепель».

Благодаря регулируемой пневматической подвеске маленький «пазик» не только обладает отменной плавностью хода, но и умеет приседать на правый бок на остановках или привставать на цыпочки при переезде дорожных препятствий. В салон можно войти (именно войти, а не вскарабкаться) через две двери: передняя – с одной широкой створкой, у задней две более узкие.

Салон разграничен на три зоны. Напротив задней двери довольно просторная накопительная площадка, огороженная поручнями. Здесь крепление

ПАЗ-3237-05

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	**7885×2505×2815**
Колесная база, мм	**3650**
Колея спереди/сзади, мм	**2065/1860**
Число мест для сидения/общее	**17/55**
Снаряженная/полная масса, кг	**6500/10 250**
Максимальная скорость, км/ч	**80**

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 3,8 л; 122 кВт/166 л.с. при 2600 об/мин; 592 Н·м при 1300–1700 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – независимая пневматическая/зависимая пневморессорная; рулевое управление – с гидроусилителем; тормоза – дисковые; шины – 235/75R17,5.

МЕТАМОРФОЗЫ «ПАЗИКА»

Первый опытный образец ПАЗ-3237 построили в 2003 году. С 12-метровыми автобусами ПАЗ-5272 его роднили не только элементы каркаса, крыши и остекления, но и пластиковая маска кузова. Кабина водителя была отгорожена от салона лишь частично. Коробка передач на этом образце механическая.

В серию ПАЗ-3237 пошел с 2005 года, получив новое оформление кузова с пластиковыми масками в стиле низкопольного ЛиАЗ-5292 и автоматическую коробку передач.

С 2006 года производят модернизированный вариант ПАЗ-3237-01. Пять таких машин в свое время было поставлено в виде машинокомплектов для отверточной сборки румынскому предприятию Romcar Russian Buses SA. В 2008–2009 гг., получив более мощный вариант дизеля «Камминс», автобус выпускался под маркой ПАЗ-3237-03. В посткризисные 2009–2010 гг. его производство сошло на нет, а возобновилось лишь в самом конце 2012-го благодаря крупному заказу из Казани. До сегодняшнего дня собрано более 500 машин серии ПАЗ-3237.

ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ KAMAZ -
КАЧЕСТВО, ИСПЫТАННОЕ КИЛОМЕТРАМИ

0 km

175 000 km

300 000 km

Весь товар сертифицирован. Реклама.

ТОЛЬКО У ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ

KAMAZ
8-800-555-00-99
www.azkamaz.ru

Панель приборов крайне бесхитростна. Но наши водители найдут чем ее облагородить.

Задняя панель вместе с фонарями при помощи пневмоупоров отъезжает вверх, открывая доступ к двигателю.

Ступеней на входе нет. Откидная аппарель позволит заехать в салон инвалиду на коляске.

Силовой агрегат висит низко, а потому защищен металлическим листом.

Все пассажирские сиденья, за исключением четырех, расположены в задней части, у которой более высокий уровень пола.

для детской коляски. На передних колесных арках предусмотрены площадки для багажа. Рядом с ними четыре сиденья для пожилых людей. Для более подвижных – 13 сидений в задней части. Чтобы к ним добраться, нужно преодолеть три ступеньки. Неудобно? Терпимо. Зато подобная схема делает автобус существенно дешевле полноценного низкопольника: не используется дорогущий портальный ведущий мост, не нужно компоновать силовой агрегат шахтно или поперечно.

Изолированная кабина водителя, низкий пол на входе, удачная планировка салона.

Жалко гонять такой автобус по разбитым дорогам.

СВОЙ МИР

В отличие от европейских малышей, у «пазика» полностью закрытая кабина водителя. При наших климатических условиях это огромный плюс.

Интерьер незатейлив, но если забыть о претензиях на модность, то собственно к функционалу рабочего места серьезных замечаний нет: посадка удобная (спасибо подрессоренному сиденью фирмы «Пилот»), все органы управления под рукой, обзорность хорошая.

Не разочаровывает «пазик» и на ходу: в кабине – тихо! Мотор-то в хвосте. Энерговооруженности хватает за глаза, маневренность на высоте, автоматическая коробка лучшего в мире производителя работает как часы.

На хороших дорогах подвеска работает лучше прежней. Вот только перед рельсами да ямами скорость лучше сбрасывать до минимума: ход подвески мал. Впрочем, можно ли считать это недостатком? ЗР

Fiat Professional и

EXPO MILANO 2015

НОВЫЙ FIAT SCUDO
И СИЛЬНЫЙ, И СТИЛЬНЫЙ

ЭЛЕГАНТНЫЙ СНАРУЖИ И УЮТНЫЙ ВНУТРИ

В НЕМ ОДИНАКОВО КОМФОРТНО КАК ВОДИТЕЛЮ, ТАК И 8 ПАССАЖИРАМ

ПРИХОДИТЕ ЗНАКОМИТЬСЯ И УЗНАЙТЕ БОЛЬШЕ НА ДНЯХ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ В САЛОНАХ ДИЛЕРОВ FIAT PROFESSIONAL 6, 7, 8 ИЮНЯ 2014 ГОДА.

ОН СТАНЕТ ВАШИМ ВЕРНЫМ ПОМОЩНИКОМ В РАБОЧИХ И ДОМАШНИХ ДЕЛАХ!
FIAT SCUDO ДОСТУПЕН В ПАССАЖИРСКОЙ И ГРУЗОВОЙ ВЕРСИЯХ.

FIAT SCUDO — ДРУГ НА ВСЕ СЛУЧАИ

FIAT PROFESSIONAL

Телефон горячей линии:
8 800 100 50 02 (звонок по России бесплатный)
www.fiatprofessional.ru

РЕКЛАМА

НАЛОГ НА РОСКОШЬ

Радуемся дауншифтингу «Кадиллака-SRX» | **Производство** Россия | **В продаже** с марта 2014 г. | **Автор** Юрий Тимкин

Просто наваждение какое-то: весь мир, и Россия в том числе, готовится к очередной волне кризиса. Корпорации, государственные структуры повсеместно сокращают расходы; граждане, естественно, тоже затягивают пояса – об этом говорит сокращение спроса на большинство товаров. Люди не готовы расставаться с деньгами с прежней легкостью.

Автопроизводители приспосабливаются к изменившимся реалиям, ищут скрытые резервы, заманивают покупателей интересными предложениями. И если цену на автомобили снизить не получается (или не хочется?), то почему бы не пообещать экономию на эксплуатации? А конкретно – сократить издержки по транспортному налогу. Желая подстегнуть интерес к кроссоверу SRX, на «Кадиллаке» дефорсировали 3-литровую «шестерку»: вместо 270 л.с. она развивает более оптимистичные с точки зрения налогов 249 «лошадок» (крутящий момент при этом не изменился). Владелец «кэдди» теперь ежегодно будет расставаться с 18 675 рублями, в то время как прежде раскошеливался на 40 500 рублей. Прикиньте-ка, сколько набежит года за три-четыре. Парадокс: сокращение мощности как конкурентное преимущество. Но ведь не поспоришь!

Представители компании уверяют: несмотря на дефорсирование, динамика машины не ухудшилась. Проехав полтысячи верст по окрестностям Болоньи, могу заверить – так оно и есть. SRX по-прежнему набирает ход без псевдогоночной суеты. Возможно, даже слишком спокойно – ускорения убедительны только до 80–90 км/ч, потом так себе. А где многолитровое американское бульканье? Вместо него – сдержанный рык, пробивающийся в салон после 4500 об/мин.

Охарактеризую обстановку в трех словах: тихо, безмятежно, комфортно. Но мне не хватало драйва, порыва, эмоций, присущих многим конкурентам

Cadillac SRX

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4834×1910×1669
Колесная база, мм	2807
Колея спереди/сзади, мм	1621/1610
Объем багажника, л	844–1730
Снаряженная/полная масса, кг	2015/2520
Разгон 0–100 км/ч, с	8,5
Максимальная скорость, км/ч	205
Топливо/запас топлива, л	А95/76
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	11,3

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р6, 24 клапана, 3,0 л; 183 кВт/249 л.с. при 6000 об/мин; 301 Н·м при 3200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – многорычажные; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/55R20.

БЕСПЛАТНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ БАНКОВСКОЙ КАРТЫ VISA GOLD ЛУКОЙЛ-УРАЛСИБ

До 10 литров топлива в подарок!

1. Отсоедините от страницы и возьмите с собой карты (вторую можно подарить другу).
2. Предъявите карту-сертификат и паспорт в офисе БАНКА УРАЛСИБ до 31.07.2014 г.
3. Оформите и получите Вашу банковскую карту бесплатно.

УРАЛСИБ | БАНК

25 лет. Меняем мир к лучшему

ОАО «УРАЛСИБ». РЕКЛАМА

БАНК УРАЛСИБ В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ОАО «ЛУКОЙЛ» ПРЕДЛАГАЕТ АВТОВЛАДЕЛЬЦАМ ОФОРМИТЬ ПРЕМИАЛЬНУЮ КАРТУ **VISA GOLD ЛУКОЙЛ–УРАЛСИБ**.

ОПЛАЧИВАЙТЕ ПОКУПКИ КАРТОЙ И ЭКОНОМЬТЕ НА ТОПЛИВЕ

1 балл за каждые **50 рублей** (по дебетовой/кредитной карте), потраченные в сети АЗС «ЛУКОЙЛ»

1 балл за каждые **75/50 рублей** (по дебетовой/кредитной карте), потраченные в иных точках продаж

1 БАЛЛ = 1 РУБЛЬ СКИДКИ

Предъявите сертификат в офисе БАНКА УРАЛСИБ до 31.07.2014 г. и получите Вашу карту **БЕСПЛАТНО**.
8 800 500 00 00. **www.bankuralsib.ru**. ОАО «УРАЛСИБ».

ОПЛАЧИВАЙТЕ ПОКУПКИ КАРТОЙ И ЭКОНОМЬТЕ НА ТОПЛИВЕ

1 балл за каждые **50 рублей** (по дебетовой/кредитной карте), потраченные в сети АЗС «ЛУКОЙЛ»

1 балл за каждые **75/50 рублей** (по дебетовой/кредитной карте), потраченные в иных точках продаж

1 БАЛЛ = 1 РУБЛЬ СКИДКИ

Предъявите сертификат в офисе БАНКА УРАЛСИБ до 31.07.2014 г. и получите Вашу карту **БЕСПЛАТНО**.
8 800 500 00 00. **www.bankuralsib.ru**. ОАО «УРАЛСИБ».

Расчет получения бесплатно 10 литров топлива приведен исходя из условной стоимости топлива, равной 30 рублям за литр, и при условии зачисления 300 подарочных баллов; 1 балл равен 1 рублю скидки на оплату товаров и топлива в сети АЗС «ЛУКОЙЛ». Для зачисления 300 подарочных баллов Вам необходимо до 31.07.2014 г. подать заявление на выпуск карты Visa Gold ЛУКОЙЛ-УРАЛСИБ и до 31.08.2014 г. совершить по ней первую покупку в любой торговой точке, где принимают к оплате карты Visa. Предложение ограничено регионами присутствия Банка и АЗС «ЛУКОЙЛ» на территории Российской Федерации. Адреса офисов БАНКА УРАЛСИБ уточняйте на www.bankuralsib.ru или по телефону 8 800 500 00 00 (звонок по РФ бесплатный). Выпуск карты Visa Gold ЛУКОЙЛ-УРАЛСИБ и обслуживание в первый год осуществляются бесплатно. Стоимость обслуживания за второй и последующие годы: дебетовая карта – 450 рублей, кредитная карта – 900 рублей. Предъявитель сертификата может оформить бесплатно только одну банковскую карту Visa Gold ЛУКОЙЛ-УРАЛСИБ. Не является публичной офертой. ОАО «УРАЛСИБ». Реклама.

С таким бампером зимой можно подрабатывать расчисткой дорог от снега.

Моторный отсек не прикрыт даже пластиком – на бездорожье SRX делать нечего.

схожей мощности. Коль этого нет, хотелось бы сэкономить еще и на топливе, но, увы, меньше 15 л/100 км бортовой компьютер не показывает ни при каком раскладе. Многовато.

Как и прежде, SRX комплектуют исключительно 6-ступенчатым автоматом, который не отличается особо шустрой работой; заметны задержки и при ручном переключении. К тому же электроника не дает переходить вниз, когда на тахометре 3000 об/мин: нечего, мол, активничать. А вот передачу держит надежно: не переключается, даже если стрелка тахометра упирается в красную зону (6000 об/мин).

Салон SRX 2014 модельного года не изменился и по-прежнему смотрится небанально: угловатые рубленые формы, черный потолок, шикарная кожаная отделка песочного цвета, покрытая рояльным лаком центральная консоль. Привычных крутилок нет – только сенсорные кнопки; они поначалу напрягали, но потом я к ним привык. Подсветка приборов автоматически меняет яркость в зависимости от освещенности. Украшает ее и продолговатый дисплей с массой полезной информации. Однако повод для критики нашелся: щели велики, панели подаются при нажатии (со временем, видимо, заскрипят). Не красит обстановку и опелевская фурнитура: кнопки ручника, парктроника, блок управления светом. Сразу видно, откуда ноги растут.

Как водится у «американцев», шасси заточено на комфорт. Мягкий волнообразный ход: после «лежачего полицейского» задняя часть кузова совершает пару колебаний вверх-вниз. Вертикальная раскачка явственна и на неровностях поскромнее. Хорошо хоть, подвеска не гремит – «Кадиллак» все-таки. Руль достаточно короткий (2,8 оборота от упора до упора) и легкий, не перегружающий водителя информацией. Но, странное дело, в поворотах это

Конструктивно мотор не изменился. Снижения мощности добились, перепрограммировав управляющую электронику.

совершенно не напрягает, веду SRX абсолютно уверенно.

И все же по характеру автомобиль вальяжный. Он отлично подойдет для маршрута город – пригород, только не надо съезжать с асфальта: бездорожье – чуждая для «кэдди» среда. Сомнения в этом отпадают при первом взгляде на чрезмерно длинный и низкий передний бампер. Угол въезда катастрофически мал, защита моторного отсека отсутствует как класс. Я уже не говорю про то, что у SRX нет не только понижающей передачи, но даже возможности заблокировать многодисковую муфту. В общем, роскошный кроссовер для успешного горожанина. Причем, вопреки принятому закону, налог на эту роскошь еще и снижен.

Шик, блеск, красота!

От машины за два миллиона ждешь лучшей динамики.

Центральная консоль с сенсорными кнопками – характерная черта современных «кадиллаков».

Снаружи SRX выглядит компактнее, чем на самом деле.

ИСХИТРИСЬ-КА МНЕ ДОБЫТЬ

Универсал 308 SW дебютирует в Европе | **Производство** Франция | **В России** не ранее 2015 г. | **Автор** Михаил Гзовский

НАМ БЫ СХЕМКУ ИЛЬ ЧЕРТЕЖ

Вот уже год как «Пежо-308» продается в Старом Свете, где его наградили титулом европейского автомобиля 2014 года. Меж тем для нас эта машина – загадка. Точнее, мало что известно о версиях хэтчбека и – тем паче – универсала для России, которые с высокой степенью вероятности будут сильно отличаться от европейских. Даже сроки начала продаж весьма туманны: «Хэтчбек – после московского салона-2014, универсал попозже», – уклончиво заявляют в «Пежо». Получается, отправлюсь на тест-драйв с весьма призрачной надеждой получить представление о российском 308-м. В голове невольно всплывают строки из знаменитой сказки: «Пусть Федот проявит прыть, пусть сумеет вам добыть То-Чаво-На-Белом-Свете-Вообче-Не-Может-Быть».

Европейцы уже имеют возможность заказать SW, выбрав двигатель из четырех вариантов дизелей (1,6 л, 92–120 л.с.; 2,0 л, 150 л.с.) и двух бензиновых турбомоторов (1,2 л, 130 л.с. и 1,6 л, 156 л.с.). Трансмиссий им предлагают три: 5- либо 6-ступенчатая механика плюс 6-ступенчатый автомат (идет только с наиболее мощным дизелем). Чем оснастят российские версии 308-го, включая хэтчбек, – вопрос открытый. По слухам, нам достанутся три вариации бензинового 1,6 (110, 135 и 150 л.с.), вероятен и 95-сильный дизель. Ни слова не сказано об архаичном 4-ступенчатом автомате, – надеюсь, его полностью сменит новая 6-ступенчатая коробка «Айсин» третьего поколения.

Но это техника недалекого будущего, а я пока пробую в деле доступные европейские версии.

ИХ ОТ СИЛЫ ШТУКИ ТРИ

Очень, очень жаль, если мы его не увидим на этой машине! Это я о перспективах нового 1,2-литрового мотора e-THP в нашей стране. Он рушит все стереотипы о малолитражных 3-цилиндровых двигателях: во-первых, отлично сбалансирован, а потому вибраций на холостом ходу я практически не чувствую; во-вторых, обладает отменной тягой, поскольку максимум момента приходится на 1750 об/мин, а 95% «ньютонов» доступны в диапазоне от 1500 до 3500 об/мин. Эти показатели достигнуты благодаря прямому впрыску бензина под давлением 200 бар и новейшему турбонагнетателю со скоростью вращения 240 000 об/мин.

По утверждению «Пежо», стандартный хэтчбек 308 с этим мотором и 6-ступенчатой механикой прошел в качестве эксперимента на одном баке 1810 км

1 видео
см. с. 26

Очень, очень жаль, если мы его не увидим! Это я о перспективах нового 1,2-литрового мотора e-THP в нашей стране.

К необычной приборной комбинации в 308-м добавили еще одну изюминку – тахометр, отмеряющий обороты против часовой стрелки.

Функция «спорт» позволяет отслеживать моментальные мощность, давление наддува и крутящий момент.

Интерьер – один из лучших в классе и ценовом сегменте с точки зрения отделки.

со средней скоростью 57 км/ч, показав расход 2,85 л на сотню. Я же просто ехал в смешанном цикле, не превышая 120 км/ч, но и не гнушаясь обгонами. В конце дня бортовой компьютер вывел 8,5 л/100 км.

Хотите экономить топливо в реальной жизни? Так это вопрос к дизелям. Наименее мощный 1,6 HDi в сочетании с 5-ступенчатой «ручкой» позволяет вполне уверенно держаться в потоке, ускоряя универсал до 100 км/ч за 11,9 с и расходуя около 5 л тяжелого топлива на сотню.

Надо сказать, в движении 308 SW производит впечатление очень сбалансированного: подвески (псевдо-«Мак-Ферсон» спереди и упругая поперечная балка сзади) жестче и легче, чем у предшественника. Колесная база удлинена в сравнении с хэтчбековской на 11 мм – это улучшает распределение массы по осям; центр тяжести понижен на 20 мм. Добавим к портрету компактный хваткий руль с электроусилителем (один из лучших в классе по настройкам), и получится весьма благостная картина: универсал не склонен к кренам, быстро реагирует на коррекцию траектории и лишен нервозности. Что немаловажно, хороша и плавность хода. Лишь на грубых выбоинах звучно срабатывает задняя подвеска: этот грешок водился и за универсалом прошлого поколения.

А что это за кнопка *Sport*? Она включает «драйвер спорт пак» – опцию для наиболее мощных бензинового и дизельного 308 SW. В этом режиме комбинация приборов выдает дополнительные, «спортивные» показания, циферблаты окрашиваются в красный, руль тяжелеет, а педаль газа становится отзывчивее. Но все это кажется несколько наигранным в свете умеренных тяговых возможностей. Еще одна составляющая упомянутой опции и вовсе умилила: специальный усилитель подает звук от мотора в салон посредством штатных динамиков – прибавляет азарта разгону. Но мотор звучит как-то по-детски наивно.

ОТСТРАДАЮ. ОТСИЖУ

В спорах об этом интерьере сломано немало копий в редакционных стенах. Во всем виновата специфическая компоновка передней панели: вместо привычного созерцания приборов сквозь рулевое колесо тут смотришь на них поверх обода. На сей раз я понял, в чем причина разногласий. При правильной посадке с руками в положении «без пятнадцати три», для которой настраивают приливы на ободе, все отлично. Стоит перенести руки чуть выше, как кисти перекрывают часть спидометра и тахометра. И это не единственная эргономическая особенность машины.

Взгляните на панель: меньше кнопок не придумаешь! Конечно, минимализм – это стилистически здорово. Но здесь уже перебор. Ведь 9,7-дюймовый тачскрин отвечает не только за навигацию, мультимедиа, телефон, но и за климат. Чтобы изменить температуру, понадобится несколько нажатий вместо

ASTROhim®

Рекомендуемая розничная цена за канистру 1 л - 170 руб., за канистру 5 л - 710 руб.

Бесконтактное удовольствие!

Может ли обычная мойка автомобиля доставить истинное удовольствие от самого процесса и обеспечить великолепный результат? Только представьте густую пену, которая заботливо обволакивает ваш автомобиль и бережно отмывает частицы грязи… И никаких пятен и разводов! Это реально, если вы используете бесконтактный автошампунь от ASTROhim®!

Подходит вода любой жесткости!

Благодаря специальным компонентам, которые содержит автошампунь, его можно использовать как в мягкой, так и в жесткой воде. Бесконтактная пена отлично отмывает дорожные загрязнения, не оставляя белесых разводов на кузове!

Мойка без царапин!

Мощные эмульгаторы поднимают и обволакивают грязь, защищая лакокрасочное покрытие от царапин. Состав автошампуня обеспечивает мягкий очищающий уход за лакокрасочным покрытием, стеклянными, хромированными, пластиковыми и резиновыми поверхностями.

«Не первый раз покупаю продукцию под маркой ASTROhim. В этот раз решил попробовать шампунь Active foam для бесконтактного мытья машины. Во время нанесения образуется много пены. Интересно было наблюдать, как белоснежная пена темнеет на глазах и сползает вместе с грязью с кузова. Шампунь хорошо отмыл и не оставил белого налета». (Михаил, 35 лет, г. Москва)

Произведен по технологии компании AkzoNobel (Нидерланды).

Посмотрите автошампунь в действии www.astrohim.ru

Реклама

Данные производителя

Модель	Peugeot 308 SW	
	1.2 MT	1.6 MT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4585/1804/1471/2730	
колея спереди/сзади	1551/1546	
Объем багажника, л	660	
Снаряженная масса, кг	1190	1200
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,6	8,8
Максимальная скорость, км/ч	199	205
Топливо/запас топлива, л	A95/53	
Расход топлива: городской/загородный / смешанный цикл, л/100 км	6,2/4,3/5,0	7,6/4,4/5,6
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P3/12	P4/16
Рабочий объем, см³	1199	1598
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	96/130 5500	115/156 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	230 1750	240 1400
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	225/45R17, 225/40R18	

Пассажирам на заднем сиденье хоть и ненамного, но все же просторнее, чем в предшественнике.

Багажник, бесспорно, хорош. Вот только что от него останется, если под полом окажется не ремкомплект, а полноценная запаска?

одного поворота ручки. В момент регулировки с монитора, естественно, пропадает навигация. Так в погоне за комфортом я пару раз промахнулся мимо нужного поворота.

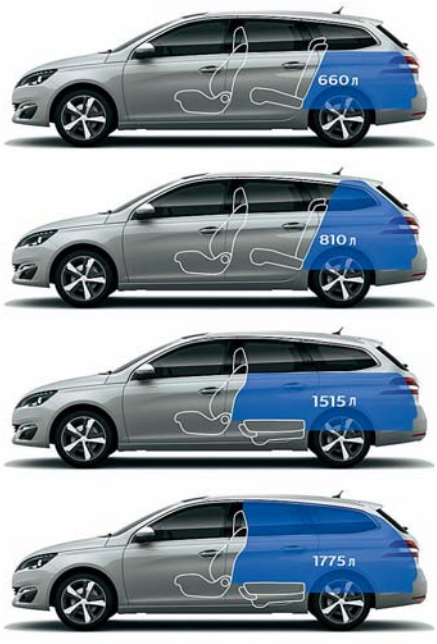
Зато по части отделки и оснащения 308-й очень хорош. Отменные гуттаперчевые пластики, активный круиз-контроль, система экстренного торможения, мониторинг слепых зон, автопарковщик, обученный параллельным и перпендикулярным маневрам. И конечно, выход в Сеть: нам предлагают скачивать приложения Connect Apps, чтобы находить свободные парковочные места, заправки с лучшими ценами, актуальную трафик-информацию, погоду и т. д. Еще пара аппликаций расскажет о машине: первая сообщит о пробеге, местоположении, данных диагностики, вторая позволит, сделав снимок любой части авто на смартфон, получить объяснение горящей лампе или просто узнать о предназначении узла. Правда, работает эта роскошь лишь в 13 странах Евросоюза…

ВЫНЬ ОЛЕНЯ ДА ПОЛОЖЬ

За всей этой хард- и софткутерьмой чуть не забыл о главном поводе для знакомства – о практичности! Прежде всего уселся «сам за собой» – сиденья второго ряда по сравнению с хэтчбековскими сдвинуты на 29 мм назад, поэтому пространства побольше, а панорамная крыша рекордного размера (1,69 м²) добавляет воздушности. Что до литража, то при загрузке по шторку здесь 590 л над полом и еще 70 л под ним. Впрочем, если уложить сюда докатку, объем подполья уменьшится на 47 л. Перепад высот между порогом и полом всего 33 мм, так что грузиться удобно. А направляющие на полу и телескопические брусья (опция) призваны рационально распределить и закрепить поклажу. Складываю сиденья второго ряда, и объем вырастает до 1705 л. Если же сдвинуть вперед пассажирское кресло, то в салон войдет и длинномер (до 2026 мм).

По-моему, универсал получился не только практичным, но и одним из самых элегантных в классе. Махнув на прощание вслед исчезающим 48 светодиодным фонарям под поджарой крышей, подумал: поскорее бы увидеть SW на наших дорогах, которые этот элегантный франт, безусловно, украсит. Лишь бы цена за красоту была адекватной и моторы не подкачали! ЗР

Полезный объем багажника при различной степени загрузки.



Красив, вместителен, шикарно отделан.

С выходом затянули! Велики шансы не получить современные моторы.

AQUA
MINERALE®
ВЗГЛЯНИ НА МИР
С ВЫСОТЫ КАЧЕСТВА
AQUA
MINERALE®
НЕГАЗИРОВАННАЯ
ВСЕГДА НА ВЫСОТЕ
Товар сертифицирован. Реклама

АСФАЛЬТОВАЯ БОЛЕЗНЬ

1 видео
см. с. 26

Новая инкарнация легенды | **Производство** Япония | **В России** с лета 2014 г. | **От** 2 069 900 руб. | **Автор** Вадим Никишев

– А почему вы не сделали в переднем бампере воздуховоды для лучшего охлаждения тормозных механизмов?

Российское представительство «Субару» дружит с клубами, которые объединяют фанатов марки. Поэтому на презентации возят не только журналистов, но и представителей целевой аудитории. Кто, как не владельцы «Субару», знают их вдоль и поперек, готовы прямо говорить об их достоинствах и недостатках, могут по достоинству оценить нововведения и дать совет, что еще улучшить? Так вот, вопрос техническим знатокам от администратора STI-club.su Андрея Прокудина (aka Flash): почему нет вентиляционных каналов к передним тормозам?

Инженеры шушукаются. Отвечать будет Мацуо Такацу, генеральный менеджер проекта новой WRX STI:

– Мы считаем, что в тех условиях, в которых может эксплуатироваться новая модель, через них на механизмы будет попадать больше грязи и гравия.

Но ведь эта проблема решаема! Скажем, в повседневной эксплуатации, когда нагрузки на тормоза невелики, на снежных трассах и гравийных дорожках можно просто закрывать отверстия щитками. А на чистых асфальтовых автодромах, где «стихи» тоже частые гостьи, перед заездами заглушки стоит убрать.

Японцы одобрительно кивают. Я прислушиваюсь к беседе – и тоже соглашаюсь: воздуховоды не помешают. Во-первых, потому, что в жестких режимах на кольцевой трассе относительно скромные диски, не изрешеченные перфорацией, не успевают рассеивать тепло. Круга с пятого педаль тяжелеет,

Subaru WRX STI

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	**4595×1795×1475**
Колесная база, мм	**2650**
Объем багажника, л	**460**
Снаряженная масса, кг	**1500**
Разгон 0–100 км/ч, с	**5,2**
Максимальная скорость, км/ч	**255**
Топливо/запас топлива, л	**А98/60**
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	**10,4**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,5 л; 221 кВт/300 л.с. при 6000 об/мин; 407 Н·м при 4000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; М6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/на двойных рычагах; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 245/40R18.

интенсивность замедления падает, а от пригоревших колодок валит дым. А во-вторых, это единственный недостаток, который мешает назвать новую WRX STI асфальтовым болидом!

Не скажу, что прежняя была беспомощна на асфальте. В прошлом сезоне любительских гонок RHHCC в классе AWD-Race, где гоняются как раз мощные «импрезы» и «эволюции», пилот на STI занял итоговое третье место. Но первые-то два – за «эво» девятого и десятого поколений! Однако эпоха быстрых «лансеров» подходит к концу: «Мицубиси» прекратила выпуск «Эволюции». Так что у нынешней «Субару-WRX STI» есть все шансы занять ее место.

По сравнению с прежней «стихой» новая рулится отменно. Та машина слыла требовательной к пилотажу – неохотно заезжала в повороты, демонстрируя недостаточную поворачиваемость. А в более ранних поколениях STI вообще генерировала адреналин своей непредсказуемостью – снос вдруг сменялся заносом, требовалось немалое мастерство, чтобы валить на ней по-настоящему быстро.

А теперь… Автомобиль стал монолитнее. Жесткость кузова на кручение увеличена на 40%, на изгиб – на 30%. Всё это благодаря высокопрочным маркам стали и усилителям в основании передних стоек, задней части пола и в области перегородки багажника. В передней подвеске усилены поперечина и опоры рычагов, а их задние точки крепления смещены на 10 мм вниз. За счет новых пружин вертикальная жесткость увеличена на 22%, а поперечная благодаря стабилизаторам с диаметром 24 мм (было 21 мм) – на 14%.

Задний подрамник, тоже более жесткий и смещенный ниже, крепится к кузову через усиленные опоры.

Спидометр и тахометр сравнялись в размерах. В окошке последнего остался шифт-лайт, который срабатывает на отсечке вблизи 6800 об/мин.

Все режимы системы «SI-драйв», регулирующей отклики на газ в зависимости от положения шайбы на туннеле, обострились. Степень блокировки межосевого дифференциала по-прежнему задает качающийся флажок. Если срывать в занос заднюю ось ручником, муфта «расслабляется».

Салон современнее и качественнее, здесь тише. В дорогой комплектации есть мультимедиасистема «Харман Кардон» и навигация. Но сиденья установлены высоковато и не радуют былой поддержкой.

Смотрите на iPad: мчимся по треку

Изменения сделали WRX STI быстрее, точнее и покладистее.

Скромный дорожный просвет, нет дешевых упрощенных версий для автоспорта.

Для седана гольф-класса WRX STI довольно просторна: стойки смещены вперед, база увеличена на 25 мм. Хэтчбека больше нет: в прошлом поколении большим спросом пользовался трехобъемный кузов.

У немолодого 2,5-литрового мотора с распределенным впрыском, фазовращателями и турбонаддувом иная программа управления. Но мощность прежняя: 300 л.с.

Выше жесткость у точек крепления рычагов: наружные опоры поперечных тяг вообще типа ШС! Поперечная жесткость подвески выросла на 38%, вертикальная – на 6%, а сопротивляемость кренам увеличилась на 24%.

Но и это еще не всё! В рулевом управлении сохранили гидроусилитель, при этом жесткость торсионного вала возросла на четверть, передаточное отношение механизма уменьшено с 15:1 до 13:1, а его опоры стали жестче в четыре (!) раза.

Поэтому чисто механическая управляемость стала намного прозрачнее и четче. Первое движение подрезанной снизу баранкой – и WRX STI молниеносно бросается в сторону. Отклик, через который начинает нарастать боковое ускорение после поворота руля, сократился до неосязаемой 0,1 секунды. Как у «Порше-911»! Для сравнения: у старой «стихи» этот показатель достигал 0,27, у «Эво» – 0,15 секунды.

На практике цифры выливаются в пьянящее чувство единения с машиной. Куда мысль – туда и STI. Что на асфальтовой площадке, размеченной конусами, что на реальных извилистых дорожках – руки сквозь зуд навеки увязших в смоле камешков ощущают малейшее изменение траектории. Взвинчиваешь темп, и «Субару» наконец переходит предел и поскальзывается передком. Но тут же под тягой ввинчивается в поворот – благодаря новой системе активного управления тягой. Стоит внутреннему колесу разгрузиться, как его тут же прихватывает тормозной механизм – и наружное получает больше тяги.

Отчасти из-за этого при агрессивном пилотаже тормоза «Субару-WRX STI» и начинают исходить дымом через несколько кругов по треку. Можно, конечно, полностью отключить систему стабилизации, но все же лучше приберечь этот режим для грунтовых трасс. Ведь там «стиха» по-прежнему великолепна – разве что уменьшенный

Кованые 18-дюймовые диски BBS – опция. За ними легко поместятся более крупные тормоза – не помешают на автодроме.

до 135 мм дорожный просвет да пижонские опциональные диски BBS отговорят от затеи пускать гравий из-под колес. А для трек-дней лучше сделать дополнительные каналы вентиляции, заменить тормоза более выносливыми – и наслаждаться вышколенностью новой WRX STI. ЗР

новинка
ambi pur
CAR
Уничтожает
неприятные запахи
и сохраняет свежесть
до 30 дней
Реклама.

ГОРОЖАНИН

Вариатор для «Чери-Тигго» и «Чери-М11» | **Производство** Китай | **От** 614 000 руб. | **Продажи** в России с 2014 г. | **Автор** Стас Панин

Путь к сердцу клиента лежит через его потребности. Почему в «Чери» так долго собирались с мыслями, чтобы наконец предложить российским водителям вариатор для «Тигго» и М11, осталось загадкой. Ведь на китайском рынке он стал доступен еще два года назад. Но уж лучше поздно, чем никогда.

С МИРУ ПО НИТКЕ

Без внятного ответа остался вопрос и о выбранном типе автомата. Скорее всего, вариатор оказался просто дешевле. Производят его на собственных мощностях, но из зарубежных компонентов: используют блок управления «Континенталь», стальной ремень и датчики «Бош», а фрикционы родом из Японии.

Китайский вариатор идет в ногу со временем, в его конструкцию включен гидротрансформатор с механизмом блокировки. Он играет роль сцепления, а также сглаживает рывки в трансмиссии и повышает крутящий момент, передаваемый двигателем. С учетом гидротрансформатора и уже привычных элементов (планетарный редуктор и блок клапанов) в вариаторе живет добрая половина классического автомата.

Интернациональный вариатор способен переварить максимум 190 Н·м крутящего момента. Поэтому и дружит он только с мотором 1,6 л, выдающим 160 Н·м. Двухлитровый двигатель, доступный для «Тигго», почти не оставляет запаса по моменту. Какого-либо автомата для него пока не планируется.

Обслуживание агрегата обещает быть простым и недорогим. В отличие от большинства вариаторов, для которых нужно специальное дорогое масло CVT, по «венам» китайского бежит обычное для АКП и гидроусилителя руля – ATF. Обязательная, но единственная замена жидкости предусмотрена после 40 000 км пробега или двух лет эксплуатации. Есть привычные щуп и сливная пробка.

РЕЖИМНЫЙ ОБЪЕКТ

Функции и режимы работы вариатора одинаковы для обеих моделей. Надежды на то, что хэтчбек окажется шустрее кроссовера, не оправдались. Единственное отличие в поведении пары вариатор – двигатель в том, что в нейтральном положении селектора мотор «Тигго» раскручивается быстро, а у М11 его явно что-то сдерживает.

Дополнительные режимы – как у большинства гидромеханических автоматов: зимний, ручное переключение *M* и пониженный режим *L* (он же еще и спортивный). Пожалуй, действительно нужен здесь только первый, чтобы легче трогаться на скользкой дороге. При ручном переключении доступно семь виртуальных передач. Переключиться вверх можно от 1500 об/мин, а при 5500 об/мин переход на следующую виртуальную ступень произойдет автоматически. В режиме *L* максимальные обороты сдвинуты до 6000, а вариатор выбирает передаточные отношения, обеспечивающие более высокий крутящий момент. Играться с этими двумя режимами особого смысла нет, заметно шустрее машина все равно не поедет. Было бы интересно проверить пониженный режим на легком бездорожье, но, увы, такой возможности не представилось.

В режиме загородной езды вариатор поначалу радовал. Звук мотора при разгоне не напрягал, на постоянной скорости около 100 км/ч его обороты держались в пределах 2000. А вот обгонять фуры страшновато: запас тяги очень мал. Режим «кик-даун» создает больше звуковых эффектов, чем динамических.

Лучше всего отношения с вариатором сложились в городе. Неспешная, плавная езда – в таких условиях его динамических характеристик вполне достаточно. ЗР

Данные производителя

Модель	Chery	
	M11 Hatchback	Tiggo FL
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4282/1792/1467/2550	4390/1765/1705/2510
Снаряженная масса, кг	1425	1475
Время разгона 0–100 км/ч, с	15,5	15,0
Максимальная скорость, км/ч	180	175
Топливо/запас топлива, л	А92/57	А92/55
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	7,5	7,6
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	
Рабочий объем, см³	1598	
Степень сжатия	11:1	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	93/126 6150	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	160 3900	
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	CVT	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	205/55R16	235/60R16

Отлично подходит для городской езды.

Расход топлива почти на литр больше, чем с механикой. Очень высокая начальная цена М11 с вариатором.

STADA
C I S

Витапрост®

15 лет

ЭКСПЕРТ
В ЛЕЧЕНИИ
ПРОСТАТЫ

РЕЗУЛЬТАТЫ УБЕЖДАЮТ!*

- снижает боль и дискомфорт
- улучшает качество жизни (по шкале NIH-CPSI)
- уменьшает объем предстательной железы
- не подавляет сексуальную активность

*По результатам простого слепого рандомизированного плацебо-контролируемого исследования по изучению эффективности и безопасности препарата Витапрост®, ГОУ ВПО РГМУ Росздрава (г. Москва)

ТЕПЕРЬ И В ТАБЛЕТКАХ

Номер регистрационного удостоверения ЛС-002487

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ
ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

реклама

ТЕХНО-ДИСКО

Восторгаемся идеями английского концепт-кара | **Производство** Великобритания | **В продаже** с 2015 г. | **Автор** Кирилл Милешкин

Решено, что «Ленд-Ровер Дискавери» идет на повышение. В следующем поколении, с 2015 года, он станет не просто моделью, а целым семейством – как «Рейндж-Ровер». Пока известно о двух машинах – это сам «диско» и его младший брат с приставкой «Спорт», преемник нынешнего «Фрилендера».

Представленный в Нью-Йорке прототип демонстрирует дизайн и технологии грядущей линейки. Фанаты марки не будут разочарованы. Ступенчатая крыша со световыми окошками, асимметричная пятая дверь, расположенные амфитеатром кресла – фирменные особенности машин прошлых лет сохранились. А вот смелые распашные двери без центральной стойки как-то не вяжутся с имиджем покорителя бездорожья. На пути к конвейеру их заменят традиционными.

Стандартную компоновку салона по схеме 2 + 3 + 2 можно перестроить на любой вкус. Каждый из семи обитателей салона обеспечен отсеками для мелких вещей, отличным обзором и развлечениями: «Дискавери» не отказывается от статуса семейного авто для дальних путешествий. ЗР

1 видео
см. с. 26

Желаете насладиться звездным небом? Пожалуйста: проектор нарисует его на стекле панорамной крыши.

Выдвижные подножки с диодной подсветкой, фоновое оранжевое освещение дверей и пола – банальные мелочи на фоне остальных технических наворотов.

Классических клавиш в салоне практически нет. На руле их место заняли два экрана на органических светодиодах, по центру панели – пара больших дисплеев, нижний из которых отвечает за настройки климата. Подрулевые рычаги тоже упразднили. Вместо них – сенсорные датчики. Разумеется, аналоговые приборы не настоящие, а «нарисованные» на мониторе (пятом по счету в рабочей зоне водителя!). Шайбы на консоли между креслами непростые. Та, что отвечает за коробку передач, сама выдвигается при приближении руки. Другую, которой меняют режимы системы «террейн рисponс», можно снять и использовать для дистанционного управления машиной.

Большинство систем реагирует на жесты человека. Движением рук управляют внешним и внутренним освещением, блокировкой дверей, мультимедийным комплексом. Пассажиры задних рядов общаются не поворачиваясь друг к другу: над каждым экраном в спинке сиденья встроена видеокамера, передающая картинку на монитор соседа.

В полу багажника спрятано выдвижное сиденье, в заднем бампере – подножка. Пятая дверь послужит крышей в непогоду. Удобное решение для выездов на пикник или, как отмечают англичане в пресс-релизе, «для просмотров матчей по поло». Нижняя секция при наличии специальных креплений служит площадкой для велосипедов и выдерживает вес стоящего на ней человека.

Система «смарт гласс» («умное стекло») отслеживает направление взгляда пассажиров и проецирует на стекло информацию об объектах, попадающих в их поле зрения, – хорошая замена гиду, не правда ли? И при маневрах задним ходом нет нужды то и дело бросать взгляд на монитор, транслирующий изображение с камеры заднего вида, – «смарт гласс» выведет картинку на боковое стекло рядом с зеркалом. А некоторые покупатели будут в восторге от возможности менять светопропускание окон.

Главная «фишка» концепта – электронный ассистент, делающий капот и агрегаты под ним... невидимыми. Никакого волшебства! Просто развитие идеи дополненной реальности. Изображение с камер переднего обзора в решетке радиатора выводится на капот, превращая кузовную деталь в дисплей. Новинка получила название «трэнсперент боннит» («прозрачный капот»). Ассистент помогает двигаться вверх по наклонной поверхности или маневрировать в ограниченном пространстве – ведь обзор существенно расширяется. Водитель видит, что́ происходит перед машиной и под ее передней частью, куда вывернуты колеса.

Вседорожник напичкан лазерами, словно звездолет из фантастического фильма. Одни сканируют дорогу и сообщают о рельефе ландшафта. Проехать сложный участок поможет электронный ассистент, вшитый в бортовое меню, – он даст советы во многих типичных ситуациях. Другие лучи проецируют на поверхность дороги изображения – например, знак аварийной остановки: такой не стянут, просто переедут. Наконец, «Дискавери Вижн» освещает путь лазерными лучами, пропущенными через фосфорную линзу. Видимость – до 300 м. Камеры распознают встречные и попутные машины, мгновенно перенастраивая пучок света.

МИДИВЭН

1 видео
см. с. 26

Удивляемся простору и комфорту «Мерседеса» V-класса | **Производство** Испания | **От** 2 240 000 руб. | **В продаже** с июля 2014 г. | **Автор** Юрий Тимкин

Похоже, что в Штутгарте запустили кампанию по переименованию своих машин – явление для «Мерседеса», мягко говоря, нечастое. В начале года было объявлено, что место роскошной двухдверки CL займет S-купе. Теперь вот в прошлое уходит «Виано», а его преемника причисляют к V-классу. Кто следующий?

НОВЫЙ СТАТУС

Чего греха таить, обычно автопроизводители стесняются автомобилей подобного плана. Наделяют их такой внешностью, чтобы, не дай бог, не возникало нежелательных ассоциаций с легковыми машинами марки. Даже продают в отдельных шоу-румах! В «Мерседесе» решили пойти совершенно другим путем. Так, «фейс» «V-класса» выполнен в духе новейшего представительского седана серии W222 – смело! Благодаря этому дебютант смотрится солидно и благородно. Глядя на него, не сомневаешься, что лучшей кандидатуры на роль ВИП-шаттла для групповых перевозок не найти.

По сравнению с предшественником кузов потерял в высоте 20 мм – вэн выглядит на удивление стремительно. Гармонию подтверждает и алгебра: коэффициент аэродинамического сопротивления составляет 0,31 – лучший результат в сегменте. Да что там, даже для легковых седанов-хэтчбеков это неплохой показатель.

Первое время «V-класс» будут предлагать исключительно в версии «Лонг». Думаете, она длинная? Ничего подобного! Модификацию с растянутой базой маркетологи назвали «Экстра-Лонг» (5370 мм между передним и задним бамперами). Острые на язык коллеги окрестили ее максивэном. Короткий «V-класс» (4895 мм) мерседесовцы обозначают шильдиком *Compact*. Минивэн то бишь. Так и подмывает назвать среднюю версию мидивэном.

Данные производителя

Модель	Mercedes-Benz V-Klasse Long		
	V200	V220	V250
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	5140/1928/1880/3200		
колея спереди/сзади	1666/1646		
Объем багажника, л	708		
Снаряженная масса, кг	2075		2145
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,8 (13,0)*	11,8 (11,0)	(9,4)
Максимальная скорость, км/ч	183 (181)	194 (195)	(206)
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	6,1 (5,8)	5,7 (5,7)	(6,0)
ДВИГАТЕЛЬ			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см³	2143		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	100/136 3800	120/163 3800	140/190 3800
Крутящий момент, Н·м при об/мин	330 1200–2400	380 1400–2400	440 1400–2400
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	заднеприводная		
Коробка передач	M6 (A7)		(A7)
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная		
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые		
Размер шин	195/65R18	205/65R16	225/55R17

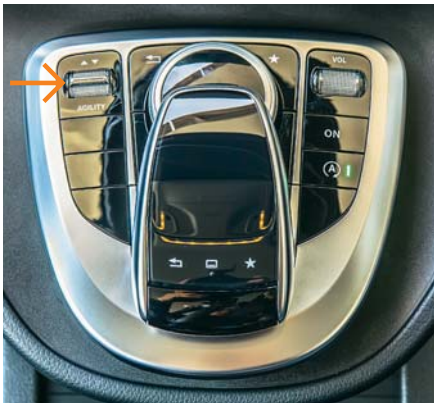
**В скобках – данные для машин с автоматом.*

Система кругового обзора помогает маневрировать в стесненном пространстве.

Дизайн салона почти тот же, что у нового «С-класса». По меркам минивэнов – вызывающе роскошно.

Этим переключателем можно сделать характер машины спортивнее или комфортнее.

В версии с механикой центральная консоль имеет другую конфигурацию.



Манипулятор с тачпадом не очень удобен: приходится отрывать взгляд от дороги.

В торце кресел предусмотрены кармашки – удобное местечко для блокнотов и атласов.

Солидный дизайн, ничего не скажешь. Даже привыкшие к роскошным машинам богатые немцы постоянно оглядывались на «V-класс».

Получив ключи и закинув чемодан в багажник, я вместо того, чтобы сесть за руль, отправился исследовать пассажирский отсек. И правильно сделал: там масса интересного. Для пассажиров это настоящая цитадель комфорта и роскоши. Мягкие уютные сиденья, запас пространства во всех направлениях более чем достаточный. Тесноты не чувствуется даже в третьем ряду. Кресла в лучших вэновских традициях можно двигать в продольном направлении и менять угол наклона спинок.

Жаль только, что это требует заметных усилий. Особенности предсерийной сборки?

При желании, кстати, салон нетрудно преобразовать в переговорную комнату – сиденья в таком случае расположатся визави. А если разложить из сдвижной консоли столик, то получится настоящий передвижной офис. Очень к месту придется и точка доступа Wi-Fi, к которой можно подключить гаджеты всех пассажиров.

Перебравшись за руль, сразу отметил, что дизайн передней панели почти такой же, как у недавно представленного седана С-класса. Красивый интерьер! Мягкие линии, приятная глазу расцветка, классные эргономика и обзорность.

Ну а главное, на что обращаешь внимание, – непривычно высокий уровень отделки. До бизнес-седанов, возможно, недотягивает, но от предшественника «V-класс» далеко ушел. В салоне этого «Мерседеса» чувствуешь себя большим человеком.

Шаг вперед, если не два, сделан в насыщении продвинутой электроникой, которая в этом сегменте прежде не применялась. Тут тебе и камера кругового обзора, и трехзонный

В салоне этого «Мерседеса» чувствуешь себя большим человеком.

Первое время доступны варианты со стандартной колесной базой. Летом появятся укороченные и растянутые модификации.

климат-контроль, который самостоятельно переходит в режим рециркуляции при въезде в туннель, и роскошная аудиосистема «Бурместер» с 16 динамиками, и система «Команд» с возможностью голосового управления, и автоматический парковщик. Есть даже адаптивные светодиодные фары. Неплохо для MPV, правда?

Однако в салоне понравилось далеко не всё. Если болтающиеся подлокотники можно списать на пресловутый предсерийный статус, то как объяснить неожиданно тесный бардачок, в который даже «Айпад» не помещается? А почему ниша под мобильный телефон оказалась чуть ли не на полу?

НЕТ АЛЬТЕРНАТИВЫ

«V-класс» можно приобрести с любым мотором – но при условии, что он будет дизельным, объемом 2,1 л. Хорошо, что хоть мощность дают выбрать.

Каждое из трех составленных вплотную кресел двигается вперед-назад, а угол наклона спинки регулируется.

При необходимости салон можно «обставить» как переговорную комнату.

В двери отформованы сразу два кармашка: большой и маленький.

Держатель для «Айпада» – примета времени.

В третьем ряду оказалось вполне просторно. Поездка здесь вовсе не наказание.

Для начала я остановился на флагманской версии V250. Под капотом без малого две сотни «лошадей».

Погнали? Увы, нет. Несмотря на отличные характеристики, темперамент топ-модификации горячим я не назову. Всё из-за не слишком расторопного 7-ступенчатого автомата, который не особо поощряет активное вождение. Едет машина быстро, но не более того. Однако позже я осознал, что скорость движения в «V-классе» скрадывается тишиной (выигрыш по сравнению с «Виано» составляет в среднем 2 дБА). Мотора почти не слышно, шин – тоже. Только после 120 км/ч начинает посвистывать набегающий поток ветра.

На такой скорости «Мерседес» мчит со стабильностью артиллерийского снаряда. Кажется, ничто не способно сбить его с пути, а ведь это версия со стандартным шасси. С опционной, заниженной (на 15 мм) подвеской устойчивость должна быть еще выше.

Вообще, к водительским ощущениям в «V-классе» в Штутгарте отнеслись серьезно. Иначе зачем было снабжать его переключателем *Agility*, на который завязано управление трансмиссией, акселератором и электроусилителем руля? Выбрал спортивный режим – реакции машины обострились, появляется спортивная перчинка. Предпочел экономичный – и покатил с комфортом и спокойствием.

Дизайн в стиле «S-класса» – сильный ход!

По комфорту и отделке недотягивает до флагмана.

Прокатился я и на 163-сильной версии V220. По ощущениям, в динамике проигрыш почти незаметный. Реально он ощутим только на автобановых скоростях, а расход топлива ожидаемо ниже. Мне эта модификация показалась гармоничнее и честнее. На начальной V200 прокатиться не удалось – выпуск пока не начали. Зато, надеюсь, при ее появлении стоимость модели удастся уронить ниже 2 млн руб. Хотя до уровня «Виано» (от 1 850 000 руб.) цена вряд ли опустится. ЗР

УСТАНОВКА ДВЕРИ

Подобрать дверь для квартиры – дело нелегкое. Столько разных вариантов придумано! Но мы это уже воспринимаем как данность, и с машинами теперь, похоже, будет та же история. Покупателю «V-класса», например, предлагают на выбор несколько вариантов «калитки». Производитель особенно гордится двустворчатой дверью: чтобы положить в багажник мелкую поклажу, необязательно открывать ее целиком – достаточно поднять верхний сегмент.

В отсеке, кстати, за доплату установят замечательный органайзер, с которым поддерживать порядок – одно удовольствие. По ожиданиям маркетологов, многие покупатели не поскупятся и на электропривод пятой двери. Без него створка закрывается туго, а это в свете нового имиджа модели не комильфо!

MERCEDES-BENZ V-КЛАСС, 2.1 л – КАКОЕ МАСЛО ВЫБРАТЬ?

СПЕЦИАЛИСТЫ TOTAL РЕКОМЕНДУЮТ:

Малозольное синтетическое моторное масло (технология Low SAPS) –

TOTAL QUARTZ 9000 INEO MC3 5W-30

Официальное одобрение: MB 229.51

- Превосходная защита от износа и чистота деталей двигателя
- Продление срока службы систем доочистки выхлопных газов
- Подходит для увеличенных интервалов замены*
- Применимо для наиболее сложных режимов эксплуатации (интенсивное городское движение, частые запуски, трасса) независимо от погодных условий

* Интервал замены масла определяется автопроизводителем

Реклама

Верный выбор моторных масел
www.total-lub.ru

TOTAL

ЖДЕМ У МОРЯ ПОГОДЫ

Дебют «Мокки» с двигателем 1,4 л, автоматом и передним приводом | **Производство** калининградский АВТОТОР | **В России** с весны 2014 г. | **От** 893 900 руб. | **Автор** Александр Крючков

Заваленная снегом Красная площадь на фотографиях в фейсбуке напоминает избитый стереотип России из американских фильмов. Разглядываю фото в уютном кафе избалованного солнцем Биаррица: «Опель» очень предусмотрительно устроил презентацию новой модификации на побережье Атлантики – подальше от сюрпризов московской погоды. Только не слишком ли радужные рисуют перспективы для моноприводной версии у нас в стране?

И внешность, и интерьер новинки такие же, как у «Мокки» с известным мотором 1,8, – та машина неплохо показала себя в нашем зимнем тесте (ЗР, 2014, № 2). Здесь, с одной стороны, несколько грубоватая обивка салона и нагромождение кнопок, в которых легко запутаться, а с другой – хорошее оснащение, простор и спереди и сзади, а также превосходное сиденье. Так что внимание сразу на ездовые возможности.

Честно говоря, динамика «Мокки» поначалу разочаровывает – от 1,4-литрового 140-сильного турбомотора ждешь большего. Все автомобили концерна «Фольксваген» с двигателем тех же объема и мощности, на которых я ездил, разгоняются ощутимо быстрее. Впрочем, винить в этом стоит не сам силовой агрегат, который хорошо тянет с 2000 оборотов и при этом имеет подхват где-то при 4500–5000, а скорее коробку передач.

В угоду экономичности передаточные числа автомата растянули, что не лучшим образом сказывается на ускорении, особенно после 100 км/ч. Да и к алгоритму работы надо привыкать – коробка то запаздывает с переключениями, то, наоборот, скачет между передачами без видимого повода. Справедливости ради отмечу: разгон кажется вялым и из-за хорошей шумоизоляции, съедающей ощущение скорости.

Путешествовать в «Мокке» на дальние расстояния – одно удовольствие! Извилистые горные дороги на маршруте так и подхлестывают проверить управляемость. Ведь в моей предыдущей поездке на «Мокке» съехать со снега на асфальт по ходу теста не удалось ни разу. «Опель» справляется с поворотами достойно – не досаждает кренами и не пытается сойти с намеченной траектории.

Придраться можно разве что к нехватке обратной связи на руле – в отличие от 1,8-литрового

Эргономику «Опеля» привычно ругают за перегруженную кнопками центральную консоль.

Наддувный 1,4 по характеру интереснее атмосферного 1,8, но его задор усмиряет флегматично настроенная коробка передач.

Opel Mokka 1.4 Turbo

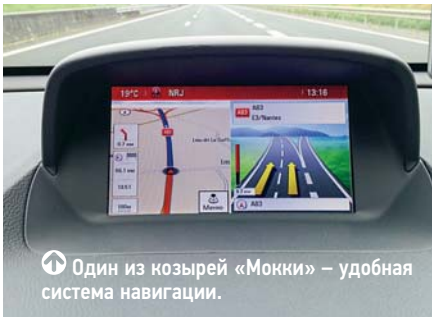
ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	**4278×1774×1658**
Колесная база, мм	**2555**
Колея спереди и сзади, мм	**1540**
Радиус поворота, м	**5,45**
Снаряженная/полная масса, кг	**1360/1839**
Объем багажника, л	**356**
Разгон 0–100 км/ч, с	**10,7**
Максимальная скорость, км/ч	**187**
Топливо/запас топлива, л	**А95/52**
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	**8,7/5,7/6,8**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,4 л; 103 кВт/140 л.с. при 4900–6000 об/мин; 200 Н·м при 1850–4900 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/55R18.



Один из козырей «Мокки» – удобная система навигации.

«Мокка» с 1,4 и автоматом стоит 893 900 руб. в начальной комплектации «Энджой» и 950 900 руб. в максимальной «Космо». Недешево, но обе достаточно богато оснащены.

В отличие от многих одноклассников, «Мокка» хорош не только в городе, но и на автостраде.

Предложенное сочетание двигателя и коробки не привнесло в характер автомобиля ничего принципиально нового.

атмосферника, здесь не гидро-, а электроусилитель. Обратная сторона управляемости – настройки подвески не очень комфортные, машина находит изъяны даже на ровном покрытии.

В целом же 1,4-литровый «Мокка» по характеру практически копирует 1,8-литровую полноприводную версию, – последняя уступает в динамике неощутимые в жизни 0,4 секунды. Главное преимущество новинки: экономия 75 000 руб. при покупке и еще некоторой суммы – на топливе в дальнейшем. «Чем не весомая причина отказаться от полного привода? Ведь внедорожные способности модели в любом случае скромные», – рассуждаю в самолете по пути домой. Но тут в иллюминаторе показался родной заснеженный пейзаж и вопрос – в прямом и переносном смысле – повис в воздухе… ЗР

ВРЕМЕНА ГОДА

Можно ли ездить на 300-сильном кабриолете зимой | **Производство** Германия | **В России** прием заказов с осени 2014 г. | **От** 48 500 евро в Германии | **Автор** Вадим Никишев

Еще год назад я познакомился с новым поколением S3 в кузове хэтчбек. Тогда на сухих немецких автобанах оценил динамику 300-сильного турбомотора в сочетании с 6-ступенчатой коробкой с двумя сцеплениями «S троник» (ЗР, 2013, № 6). Потом мчал на горячей версии седана сквозь осенний туман альпийских перевалов (ЗР, 2014, № 1). А кабриолет S3 довелось испытать в шведских снегах и льдах. Что же, тем интереснее!

По управляемости и динамике он должен немного уступать собратьям, хотя на скользком покрытии это сложно почувствовать. Под капотом тот же турбодвигатель серии EA888 с комбинированным впрыском, системой регулировки фаз газораспределения и хода клапанов. Мощность и момент аналогичны – 300 сил и 380 Н·м. Разве что кузов без жесткого верха потребовал дополнительных усилителей да механизм складывания крыши добавил лишние килограммы – в итоге масса по сравнению с хэтчбеком выросла на пару центнеров, а для набора сотни кабриолету требуется 5,4 с (на 0,6 с больше, чем цельнометаллической трехдверке).

А как быть с практичностью? Сказать, что мягкий верх (в «Ауди» принципиально не хотят переходить на формат купе-кабриолета) плохо приспособлен к зиме, – покривить душой. Микроклимат определяет не окружающая среда, а водитель с помощью климат-контроля. Любопытное наблюдение: при минус 7 система «старт-стоп» продолжала работать. А ведь если бы электроника обнаружила, что в салоне холодает, то не позволила бы глушить двигатель при коротких остановках, чтобы экономия на топливе не пошла в ущерб комфорту. Стало быть, упрекать мягкий складной верх в плохой температурной изоляции – пустое дело.

Особо смелые могут даже эпатировать окружающих ездой без крыши в умеренный мороз. Если не опускать стекла, поставить ветрозащитный экран и включить обдув шеи теплым воздухом через сопла у основания подголовника, то холод практически не ощущается. Правда, высокорослым такой трюк не проделать – макушка заледенеет, а «воздушный шарф» будет греть лишь лопатки.

Зато не в чем упрекнуть багажный отсек. Скажете, 320 л, которые доступны при поднятом верхе, – это немного? Для своего класса вполне достойный размер. Особенно на фоне трехдверки S3 – там обещано всего на 5 л больше. Для заряженного кабриолета доступны все опции из гаммы модификаций «Ауди-А3» – «блютус», точка доступа в мобильный Интернет, активный круиз-контроль, светодиодная передняя оптика и многое другое.

Поэтому без натяжки назову «S3 Кабриолет» автомобилем на все времена года. Вот только цена… Какую объявят в России, пока непонятно. Но наверняка стоимость базовой версии перевалит за 2 миллиона – аудитория такой модификации уж очень узкая.

Может, когда через год к нам привезут живые автомобили, взгляды поменяются? ЗР

На кабриолете «Ауди-S3» можно без проблем ездить даже зимой и даже со сложенной крышей. Единственное ограничение – дорожный просвет, уменьшенный по сравнению с клиренсом А3 на 25 мм.

В интерьере – типичные для всех версий S3 спортивные элементы: скошенный руль, накладки на педали и красная строчка в кожаной отделке.

Клавиша, управляющая складным верхом, расположена на центральном туннеле. Процесс поднимания и опускания крыши занимает 18 с и возможен на скорости до 50 км/ч.

Задние места для двоих едва ли теснее, чем в хэтчбеке. Кожа особой выделки более устойчива к воздействию солнечных лучей.

Audi S3 Cabriolet

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4430×1793×1390
Колесная база, мм	2595
Объем багажника, л	320
Снаряженная масса, кг	1620
Разгон 0–100 км/ч, с	5,4
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо/запас топлива, л	А98/50
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	7,1

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 221 кВт/300 л.с. при 5500–6200 об/мин; 380 Н·м при 1800–5500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; Р6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 225/40R18.

Мощный полноприводный кабриолет может быть универсальным.

Как всякий универсальный, проигрывает узким специалистам в конкретных дисциплинах.

Возьми от жизни
БОЛЬШЕ
БОЛЬШЕ энергии
БОЛЬШЕ выносливости
БОЛЬШЕ иммунитета

Man's formula®

20 витаминов +
11 минералов + 4 экстракта
лекарственных растений

Консультация специалиста:
(495) 744-0627

Спрашивайте в аптеках города

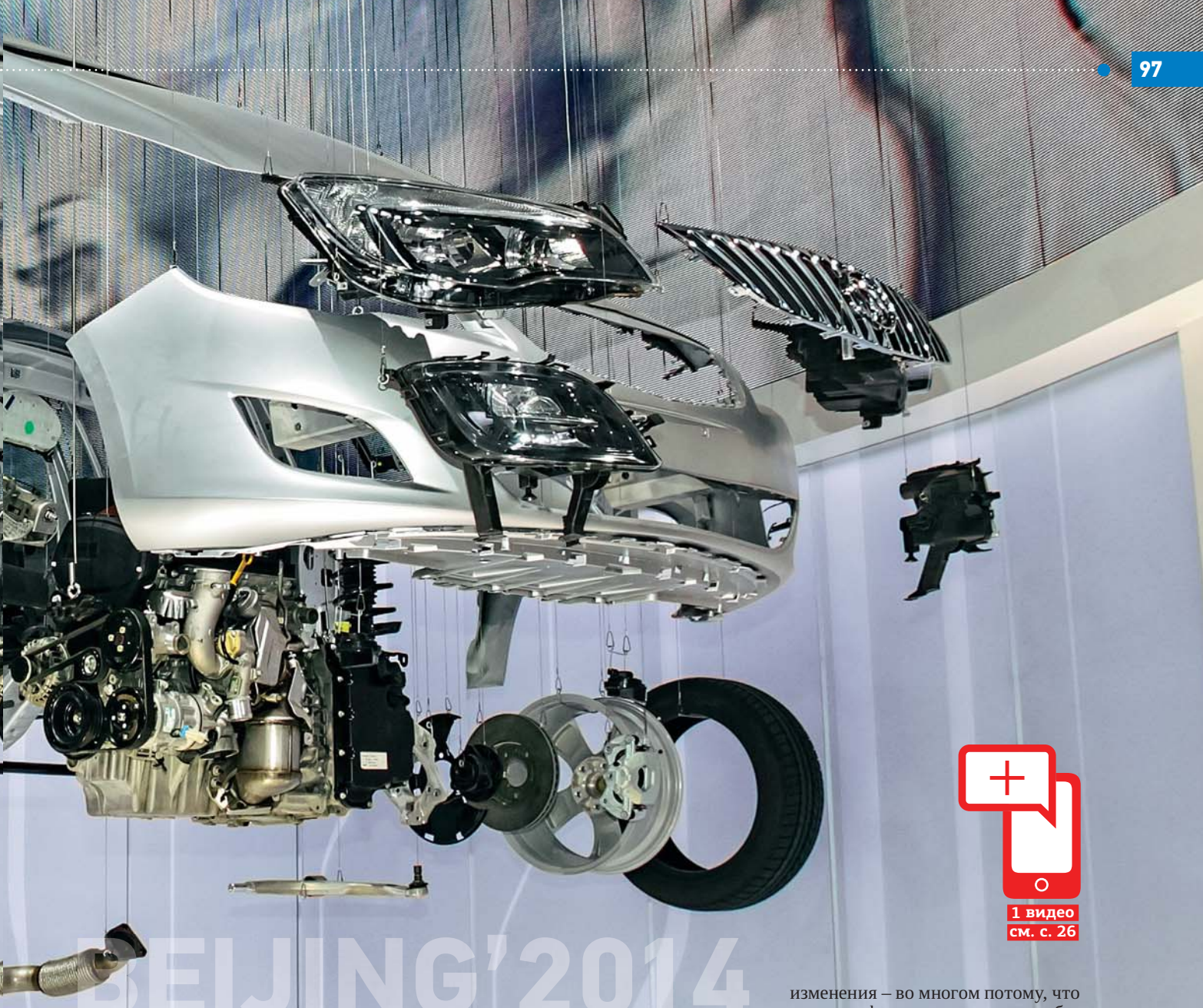
Подробнее на сайте
www.pharmamed.ru

БАД. Реклама.
НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЛЕКАРСТВЕННЫМ СРЕДСТВОМ

РАСКРОЙ ОТ ПОРШЕ
ДИЗАЙН ОТ СЯОДИ

Автомобильные новинки со всего мира | **Место действия** – Пекин, Китай |
Авторы текста и **фото** Игорь Моржаретто, Максим Сачков

Смотрите на iPad:
обходим экспозицию



1 видео
см. с. 26

BEIJING'2014

С каждым годом китайский автосалон все больше и больше напоминает ведущие европейские автошоу. И организацией, и количеством выставляемых премьер, и уровнем новинок. Если раньше выставка походила на слет народных умельцев с фанерными поделками и жестяными макетами, отдаленно напоминающими автомобили, то теперь китайский автосалон отбирает новинки у других мировых форумов.

Многие производители, зная приоритеты местных покупателей, придерживают до Китая громкие премьеры – в первую очередь седанов и кроссоверов. Хотя еще несколько лет назад предпочитали отмечать такие дебюты на европейских или американских автомобильных выставках. Примеров масса – от любопытных концептов «Мерседес-Бенца», БМВ, «Фольксвагена», которые через пару лет встанут на конвейер, до уже серийных кроссоверов марок «Лексус», «Мини», «Ситроен».

Более того, раньше сюда везли в основном пригодные только для местных машины – вроде удлиненных версий моделей из средних классов да бюджетных авто, не востребованных другими рынками. Сегодня производство многих моделей стартует именно в Китае, а остальные страны выстраиваются в ожидании новинок в очередь.

Местных производителей традиционно много, что вполне закономерно для домашнего автосалона. Хотя в этом году их здорово потеснили иностранцы. Да и в китайских рядах заметны изменения – во многом потому, что крупные фирмы подмяли под себя мелкие. Упорядоченность видна и по экспонатам на стендах: они демонстрируют уже не полет безудержной азиатской фантазии, а четкие направления развития модельных рядов, дизайна, техники. И всё больше предсерийных образцов, которые в течение года появятся в салонах дилеров.

Не будем удивляться размаху и уровню Пекинского международного автосалона. Китайский рынок на подъеме, а объемы продаж автомобилей таковы, что Поднебесная уже начинает диктовать свои условия. Не исключено, что скоро и вовсе станет законодателем мод. И на автомобилях в надписи «Дизайн от...» будет стоять имя не Джуджаро или Порше, а Сяоди или Вэньцюаня*.

**Сюй Сяоди и Тан Вэньцюань – соответственно главный дизайнер и директор проектно-модельного центра китайской марки BYD.*

Весенняя коллекция Beijing'2014

MERCEDES-BENZ CONCEPT COUPE SUV

Гамма вседорожников и кроссоверов у «Мерседеса» весьма широка, однако на некоторых фронтах «трехлучевые» отстают от конкурентов. В Пекине штутгартский автопроизводитель показал концепт «Купе SUV». Не иначе как ответ БМВ-X6? Серийное купе MLC будет конструктивно схоже с моделью ML, а собирать пятиметровый кроссовер начнут уже в следующем году на том же американском заводе в штате Алабама. Некоторые технические подробности: бензиновый 333-сильный V6 с двумя турбонаддувами состыкован с 9-ступенчатым автоматом «9G-Троник Плюс». Эффективно реализовать такую мощь поможет постоянный полный привод на четыре колеса.

FORD ESCORT

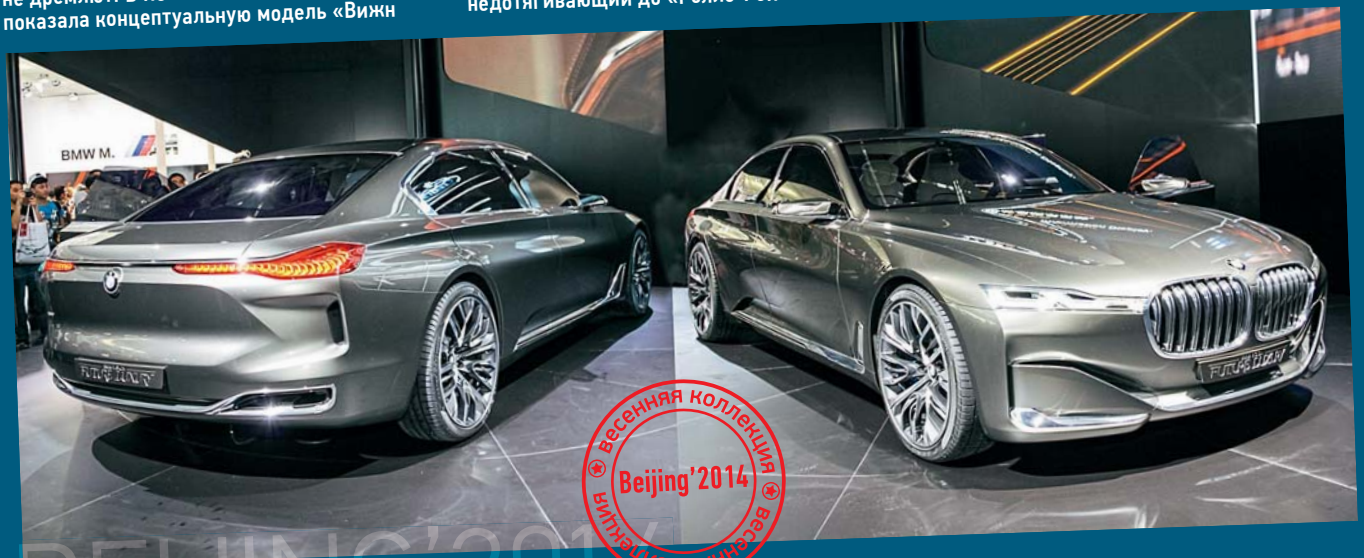
С именем «Эскорт» сплошная путаница: была европейская модель (ее сменил «Фокус»), была американская, совсем другая. Выпуск обеих прекратился больше 10 лет назад. В Пекине «Форд» представил возрожденный «Эскорт». По размеру он между «Фокусом» и «Мондео», адресован тем, кому нужно много автомобиля за доступные деньги. Основой для новинки стала платформа второго «Фокуса», а базовым двигателем назначен 110-сильный 1,5-литровый. Пока седан будут выпускать и продавать только в Китае, но вполне вероятно, что скоро он придет и в Россию, где компании очень-очень нужна недорогая модель. Ведь продажи падают.

MINI PACEMAN

Трехдверный паркетник «Мини-Пейсмен» еще молод (ему всего два года), но он уже прошел первое обновление. И хотя мини-кроссовер представили как «мировую премьеру нового поколения», внешних отличий немного. Иначе выглядят передние фары, появились новые диски, иные варианты окраски кузова... Маловато для громкого дебюта! Да, еще изменился цвет приборов на темный, а версия «Купер S» стала мощнее: с 1,6-литрового турбодвигателя отныне снимают не 184, а 190 л.с. Кстати, несколькими днями раньше на автошоу в Нью-Йорке «Мини» представила еще одну мировую премьеру – рестайлинговый пятидверный кроссовер «Кантримен».

BMW VISION FUTURE LUXURY CONCEPT

В Китае, как и в России, в премиальном сегменте больших автомобилей лидирует «Мерседес-Бенц». Но конкуренты не дремлют! В Пекине компания БМВ показала концептуальную модель «Вижн Фьючер Лакшери Концепт» (условно можно перевести как «взгляд на будущий роскошный автомобиль»). Через пару лет он превратится в серийный седан не существующей пока 9-й серии – шикарнее «семерки», но все-таки недотягивающий до «Роллс-Ройса» (марка принадлежит БМВ). Кстати, будущие немецкие и британские седаны представительского класса будут построены на единой новой платформе. Она же станет основой для кроссоверов из числа самых дорогих в мире – БМВ-X7 и машины марки «Роллс-Ройс».



ВЕСЕННЯЯ КОЛЛЕКЦИЯ
Beijing'2014

BEIJING'2014

CHEVROLET CRUZE

За несколько дней до открытия китайского автосалона в Нью-Йорке представили обновленный «Шевроле-Круз». А в Пекине дебютировала модель следующего поколения, на новой универсальной платформе D2XX. Для модели анонсированы только два бензиновых двигателя: атмосферный 1,5-литровый мощностью 113 л.с. и 148-сильный 1,4 T, оба «экотеки». Позже обещают дизельную версию. Помимо механики предложат и автоматы, в том числе и робот с двумя сцеплениями (совместная разработка «Джи-Эм» и китайской компании SAIC). Задняя подвеска – с реактивными тягами Уатта, как у «Опеля-Астра». В Китае «Круз» второго поколения будут выпускать на предприятии «Шанхай-Джи-Эм» (Shanghai-GM). До России новинка доберется через полтора года.

МАРКЕТОЛОГ ПРАВИТ БАЛ

Времена великих автомобильных инженеров и дизайнеров уходят в прошлое. Сейчас главный человек в мировом автопроме – опытный маркетолог с хорошо развитым чутьем. Только он вычислит на тесном автомобильном рынке новую нишу, куда можно «поместить» неожиданную модель. Но удачная находка совсем не гарантия долгого и безоговорочного лидерства фирмы в определенном сегменте. Конкуренты реагируют быстро – на стендах автосалона мы увидели россыпь автомобилей, подтверждающих нашу теорию. Новый концепт «SUV Купе» от «Мерседес-Бенца» – первейший конкурент БМВ-X6. Ответный ход – концептуальная «девятка» от БМВ, серьезная угроза свежему длиннобазному «S-классу». А «Ауди-TT оффроуд» призван отобрать покупателя у заряженного придворным тюнинговым ателье кроссовера «Мерседес-Бенц GLA 45 AMG». Конструкторы лишь воплотили в металл и пластик идею, которую сгенерировали маркетологи.

BEIJING'2014

AUDI TT OFFROAD

Пока «Ауди-ТТ оффроуд» носит статус концепта, но, судя по объемному техническому описанию, путь к конвейеру будет коротким. Тем более что в основе – модульная платформа MQB концерна «Фольксваген». Габаритами концепт схож с кроссовером «Ауди-Q3», но внешностью и спортивной концепцией ближе к ТТ. Да и начинка у него серьезная: 408-сильная гибридная силовая установка, состоящая из 2-литрового 292-сильного мотора TFSI, двух электромоторов и литиево-ионных аккумуляторов с жидкостным охлаждением. До 100 км/ч автомобиль разгоняется за 5,2 с. Уже не секрет, что серийный вариант с вседорожными качествами кроссовера и активным характером купе дополнит будущий модельный ряд ТТ – линейку премиальных авто со спортивным имиджем.

PEUGEOT 408

В Пекин привезли не рестайлинговую версию, как ожидалось, а новое поколение «Пежо-408». Седан вырос в длину на 47 мм (хотя нынешнее поколение и так считается переростком в гольф-классе). Он построен на модульной платформе EMP2 (такая же использована в хэтчбеке «Пежо-308» и «Ситроене-С4 Пикассо»). В Китае 408-й будут продавать с бензиновыми моторами объемом 1,6 или 1,8 л. Автомобиль оборудуют светодиодными фарами, системой парковки «сити парк» и парктроником. Самый главный вопрос: когда автомобиль появится в России? Ответ, скорее всего, прозвучит в конце лета, на Московском международном автосалоне. Если маркетологи угадают с ценами, новинка станет одним из лидеров рынка.

SKODA YETI L

«Шкода» решила выпускать модели специально для Китая, и основания для этого есть: сейчас чехи ежегодно продают в КНР около 250 тыс. автомобилей, а через три-четыре года собираются преодолеть барьер в полмиллиона.

В Пекине марка представила «Октавию» для местного рынка и удлиненную версию кроссовера «Йети». Причем операция уже отработана концерном: в Китае продаются удлиненные «ауди» (как вам, например, версия A4L?) и «фольксвагены». Рецепт простой: ради комфорта заднего пассажира увеличивают расстояние между рядами. И «Йети» там добавили 60 мм. Багажник тоже немного подрос, поскольку запасное колесо перенесли на заднюю дверь. Автомобиль в итоге стал вместительнее, чего, откровенно говоря, «Йети» и не хватало.

VOLKSWAGEN NMC

Аббревиатура NMC концепта «Фольксваген» расшифровывается просто: New Midsize Coupe, или «новое среднеразмерное купе». Похож на седан «Пассат СС», но несколько меньше. Впрочем, немцы уже объявили и размеры (чуть короче «Джетты», но чуть шире «Пассата»), и технические характеристики (под капотом 217-сильный турбомотор TSI, разгоняющий седан до 100 км/ч за 6,5 с). Похоже, в будущем концепт может стать серийным четырехдверным купе. И называться будет «Джетта СС». А что, хорошая идея! Таких относительно бюджетных спорткупе пока нет, так что, возможно, в Вольфсбурге открыли новый сегмент рынка.

весенняя коллекция Beijing'2014 весенняя коллекция

CITROEN DS 6WR

У «Ситроена» на автосалоне в Пекине впервые было два отдельных стенда – собственный и для премиальной линейки DS. Вдобавок совместные творения показывали на стенде китайской компании «Дунфын», недавно ставшей акционером французского альянса. На стенде DS главной премьерой стал кроссовер DS 6WR. Он на 100 мм короче конкурента БМВ-Х3, но французы уверяют: в премиальности их кроссовер не уступит немецким моделям. Правда, и полного привода не будет – на бездорожье поможет лишь фирменная противобуксовочная система «грип контрол» с внедорожным алгоритмом работы. Пока выпускать и продавать DS 6WR будут только в Китае – на важнейшем для «Ситроена» рынке. Ныне продажи моделей DS в КНР вдвое (!) превышают сбыт во Франции... И уже сейчас в Китае (только здесь!) продают специально созданный под местные вкусы большой седан DS 5LS. Перспективы появления DS 6WR в России пока туманны.

BEIJING'2014

alca
Germany
SUPER FLAT
Graphit
Wischerblatt
500mm-20"
NANO GRAPHIT
For Extra Long Life
МИРОВЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ КОМПОНЕНТЫ
МАК 2013
EXPERT AWARD
No.1
WIPER BLADES
АВТО компоненты
SUPER FLAT
ГАРАНТИЯ ОТЛИЧНОГО РЕЗУЛЬТАТА
реклама
www.heynermobil.de

HONDA CONCEPT B

«Хонда» отметилась парой ярких концептов, каждому из которых уготовано переродиться в серийную модель. Пятидверный хэтчбек «Концепт B» (на фото) разрабатывали специально для Китая, но наверняка он пропишется и на других рынках. Судя по всему, «Хонда» готовит смену модели «Инсайт», – как раз к 2016 году, когда обещают начать серийное производство концепта, подойдет черед смены поколений нынешнего компактного гибрида. Неслучайно японский производитель проговорился о новой силовой установке под капотом. Но пока известно лишь название – «Фантек» (FUNTEC). Другая новинка, концепт «Спириор» (Spirior), – не что иное, как новый «Аккорд», который появится на китайском рынке до конца этого года.

KIA K4

Концептуальный «Киа-К4» логично разместился между моделями К3 («Церато») и К5 («Оптима»). Колесная база новинки – как у «трешки» (2,7 м), а вот размерами она подтянулась к «пятерке» (4,72 против 4,85 м). Под капотом предсерийной версии скрывается 1,6-литровый двигатель GDI с непосредственным впрыском и турбонаддувом, выдающий около 200 л.с. и спаренный с 7-ступенчатым роботом с двумя сцеплениями. На конвейерную модель планируют устанавливать и атмосферные моторы – 1,8 и 2,0 л (146 и 162 л.с.). Многие характерные внешние черты, оригинальные технические решения, набор оборудования «Киа-4» позаимствовал у родственных моделей. И получил высшую оценку за безопасность по китайской методике C-NCAP. Начало продаж запланировано на конец 2014 года.

NISSAN LANNIA

В последнее время «Ниссан» поражает оригинальностью и смелостью своих идей. Концепт «Ланния» не исключение. Наверное, наиболее точное определение этого автомобиля – седан по сути, кроссовер по духу. Разработчики решили доработать концепцию шоу-кара «Френд-Ми» (Friend-ME), показанного год назад в Шанхае. Целевая аудитория – молодые люди, родившиеся не позднее 80-х годов прошлого века. От их реакции будет зависеть дальнейшая судьба этого автомобиля. И даже если на пути к конвейеру концепция изменится, наверняка получится нечто оригинальное. Причем, судя по некоторым свежим моделям, смелые шаги «Ниссану» удаются.

весенняя коллекция Beijing'2014

HAIMA M5

«Хайме», чтобы закрепиться на нашем рынке, нужно обновлять и расширять модельный ряд. Например, за счет дебютировавшего среднеразмерного седана M5. Новинка чуть больше уже предлагаемой у нас модели «Хайма-М3»: длина почти 4,7 м, колесная база 2685 мм. Выглядит M5 вполне гармонично: возможно, не красавица, но и отвращения не вызывает. А вот двигатели у многих конкурентов в этом классе помощнее. На «Хайму-М5» будут устанавливать 1,6-литровый атмосферный двигатель мощностью 125 л.с. или 1,5-литровый 163-сильный мотор с наддувом. Предложат и версию с автоматом.

LEXUS NX

Компактный кроссовер «Лексус-NX» в серийном варианте не сильно отличается от прошлогоднего концепта LF-NX, что вполне ожидаемо. Его дизайн весьма смел для японской фирмы и столь же спорен. С другой стороны, сегодня любое отступление от стандартных форм – очевидный плюс. Покупатель соскучился по автомобилям, которые запоминаются. Модель на 140 мм короче старшего RX (длина примерно 4,6 м) и конкурировать будет в первую очередь с немецкой тройкой: «Мерседес-Бенц GLA», БМВ-X1, «Ауди-Q3». Эта модель «Лексуса» не только открывает новый сегмент, но и оповещает о наступлении новой эры турбомоторов. Помимо атмосферной версии NX 200 на рынок выйдет модификация с 2-литровым наддувным двигателем. Традиционно представят и NX 300h с гибридной силовой установкой на базе бензинового 2,5-литрового 181-сильного агрегата.

BEIJING'2014

HYUNDAI ix25

«Хёндэ-ix25» – самый младший в линейке кроссоверов корейской фирмы. Относится к набирающему популярность субкомпактному классу – его длина меньше 4,3 м, а колесная база 2590 мм. Пока это концепт, но уже до конца года серийный вариант поступит к китайским дилерам. Экономичный 2-литровый бензиновый двигатель из семейства «Ню» (Nu), скорее всего, будет топовым. И хотя утверждают, что кроссовер сделан специально для Поднебесной, будьте уверены – через год-другой он доедет и до России, причем не только с бензиновыми, но и с дизельными агрегатами. Правда, к тому времени в этом классе созреют еще несколько сильных конкурентов вроде «Форда-Экоспорт» и «Шевроле-Треккер». Посмотрим, чья возьмет.

SUZUKI ALIVIO

«Сузуки-Аливио» – будущий седан С-класса. Автомобиль длиной 4545 мм разделит платформу с новым SX4 и разместится в модельном ряду на класс ниже «Кизаши». Основу заложил концепт «Аутентикс» (Authentics), представленный в апреле 2013-го на Шанхайском мотор-шоу. На модели «Аливио», более близкой к серии, установлен модернизированный 1,6-литровый бензиновый двигатель в паре с новым 6-ступенчатым автоматом. Компактный седан начнут собирать на совместном японско-китайском предприятии «Сузуки-Чанган» уже в этом году. В 2015-м планируют поставлять его и на другие рынки, в том числе в Россию.

BEIJING 2014

HAVAL COUPE CONCEPT

Марка «Хавал» – люксовый бренд «Грейт Уолла». Как «Лексус» у «Тойоты» или «Инфинити» у «Ниссана». Премиальный «китаец» стремится отвоевать долю российского рынка. Осенью, после Московского международного автосалона, стартуют продажи кроссоверов H6 и H8. Марку ждет непростая жизнь: чтобы сознание россиян перестало отторгать словосочетание «китайский премиум», потребуется немало времени и сил. И не факт, что «Хавал» обречен на успех, ведь на премиум-поле погорели многие производители. Тут многое зависит от цены. В Пекине представили «Хавал-Купе Концепт». Ладная фигура, привлекательная внешность, светодиоды по кругу, дорогая кожа в салоне – всё намекает на высокий класс. Гибридная установка, чью батарею можно подзаряжать от сети, расходует всего 2,2 л/100 км. В серийном варианте, который ожидают к 2016 году, будут и модификации с бензиновыми турбодвигателями.

двойная чистота

HEYNER®
Germany

Двухмоторный автопылесос 12 В
DualPower PRO

1. моторная щётка
2. мощная всасываемость

HEYNER®
Premium Пылесосы в продаже у ведущих предприятий и в специализированных магазинах!
HEYNER-PRO.com

реклама

PREMIUM QUALITÄT FÜR AUTOMOBILE

CHERY TIGGO 3

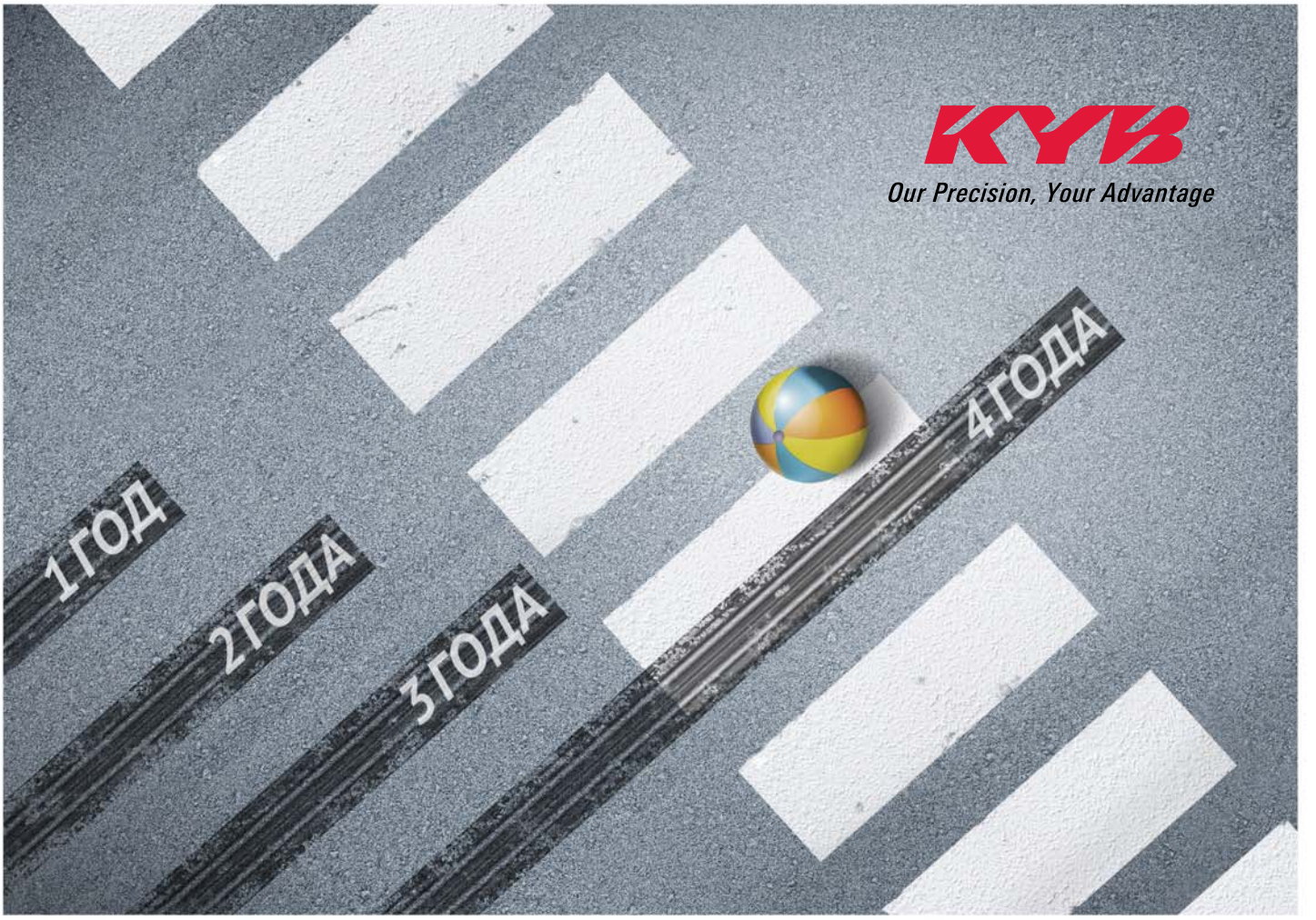
Одна из многочисленных премьер на стенде «Чери» – рестайлинговый «Тигго». Обновление затронуло в первую очередь внешность: изменились светотехника, решетка радиатора, бамперы, пятая дверь. У новинки пока единственный 1,6-литровый 126-сильный двигатель, который работает с механикой или вариатором. Кстати, это второй рестайлинг китайского кроссовера. Нынешнюю модель, представленную в Китае в 2010-м, в России начали продавать лишь с прошлого года. Значит, и «Тигго 3» доберется до нас не раньше чем через пару лет. Вполне вероятно, что новинку и вовсе к нам не повезут. Ведь летом в России появится «Тигго 5» – полностью новая модель чуточку длиннее «трешки», с более мощными моторами и богатым оснащением.

BYD TANG, G5

Крупный китайский производитель BYD возвращается на российский рынок. Заниматься реализацией будет компания «Ирито» – официальный дистрибьютор марки «Грейт Уолл». Продажи начнут с кроссовера S6, который сложно назвать новинкой. Зато «китаец» привлечет ценой – от 650 000 рублей. Если продажи пойдут бойко, к нам повезут более современную модель S7. В Пекине дебютировала его гибридная версия с именем «Танг» (на фото внизу справа), оснащенная 205-сильным 2-литровым турбодвигателем и 110-киловаттным электромотором. Общая отдача гибридной установки более 350 л.с. – показатель, близкий к рекордным для гибридов в этом сегменте. Заднюю ось подключает собственный электромотор. Не исключено, что в Россию повезут еще одну мировую примеру Пекина – среднеразмерный седан G5.

КИТАЙЦЫ, СО ВСЕМИ СТРАНАМИ ОБЪЕДИНЯЙТЕСЬ!

Крепнет сотрудничество китайских автопроизводителей с иностранными партнерами. Например, «Джи-Эм», один из самых крупных зарубежных концернов на рынке Поднебесной, вместе с китайской компанией SAIC поставил цель к 2015 году поднять продажи вдвое – до 5 млн автомобилей. Для этого только в 2014-м партнеры запустят два сборочных завода. У другого гиганта – «Фольксвагена» – схожие планы. Недаром альянс «Фольксваген-FAW» планирует увеличить по всему Китаю на 50% число дилерских центров. Иностранцы не только помогают наращивать объемы производства, но и делятся технологиями. Тот же «Джи-Эм» в прошлом году открыл в Поднебесной Глобальный центр инновационных технологий. «Чери» (на фото два концепта) тесно сотрудничает с «Муцубиси» и «Бошем». А концерн «Дунфын» купил 20% акций концерна «Пежо-Ситроен» и уж точно получит много полезного взамен. Думаю, теперь не надо объяснять, почему китайский автопром так быстро прогрессирует.



Реклама

Время определяет расстояние

Износ амортизаторов увеличивает тормозной путь*

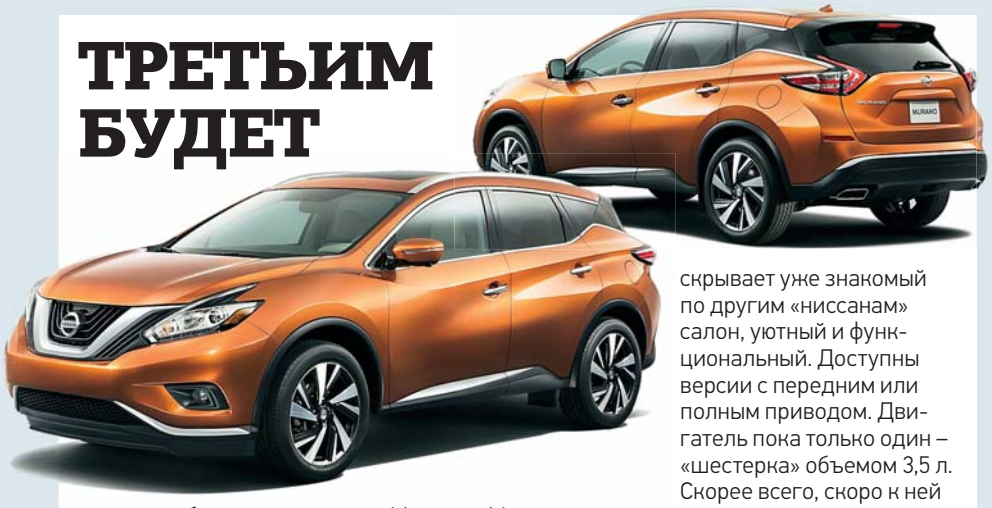
* при скорости 80 км/ч тормозной путь автомобилей с ABS увеличивается более чем на 4 метра!

www.kyb.ru

50 км/ч – такое ограничение скорости могут ввести в центре Москвы. Корректировка необходима из-за большого количества перекрестков и пешеходных переходов. Предложение пока в стадии проработки.

1 дополнительный год гарантии получат владельцы автомобилей «Порше-911 GT3» с дефектными двигателями. Так им компенсируют издержки отзывной кампании, из-за которой покупателям пришлось поставить машины в гараж, ожидая замену мотора.

ТРЕТЬИМ БУДЕТ



Рынок буквально завален новинками фирмы «Ниссан». Очередная премьера – третье поколение «Мурано». Модель сохранила выразительный дизайн, но шокирующего эффекта уже не производит. Другого мы и не ждали. Броский кузов скрывает уже знакомый по другим «ниссанам» салон, уютный и функциональный. Доступны версии с передним или полным приводом. Двигатель пока только один – «шестерка» объемом 3,5 л. Скорее всего, скоро к ней добавится гибридная силовая установка на базе 2,5-литрового 4-цилиндрового мотора. У российских дилеров новинка появится в 2015 году.

ОРИГИНАЛЬНЫЙ ПОДХОД

■ Как представляют себе «Тойоту-Кэмри» в России? Большой седан с солидной внешностью за разумные деньги – успех у частников со средним достатком, корпоративных парков и госструктур. Видимо, в США имидж модели принципиально иной. После рестайлинга заокеанская версия выглядит, извините, как 40-летняя учительница в молодежном прикиде. Пресс-релиз называет новую «Кэмри» самой тихой и спортивной в истории модели. В топовых комплектациях засветились диодные фары, а в салоне появилась ниша для беспроводной зарядки смартфонов. Увеличение длины на 45 мм и колеи на 10 мм незаметно взгляду, а набор двигателей и коробок изменений не претерпел. Рискнет ли «Тойота» вывести «Кэмри» на наш рынок в таком виде?

ИГРА НА ЧУЖОМ ПОЛЕ

■ Серийный «Фольксваген-Гольф R» везут 300 «лошадей». Инженерам из Вольфсбурга этого показалось мало, и они «разогнали» 2-литровый двигатель TSI до 400 сил и 450 Н·м крутящего момента (прибавка 70 Н·м). Разгон до сотни сократился на секунду (до 3,9 с), а ограничитель скорости перенесли на отметку «280». Не исключено, что фирма выпустит модель с приставкой R400 ограниченным тиражом на радость коллекционерам и в пику сторонним тюнинг-ателье. Тем более что мотор прототипа станет серийным. Концерн «Ауди» подтвердил: 400-сильный агрегат придет на смену турбо-«пятерке» объемом 2,5 л под капотом хэтчбека RS3.

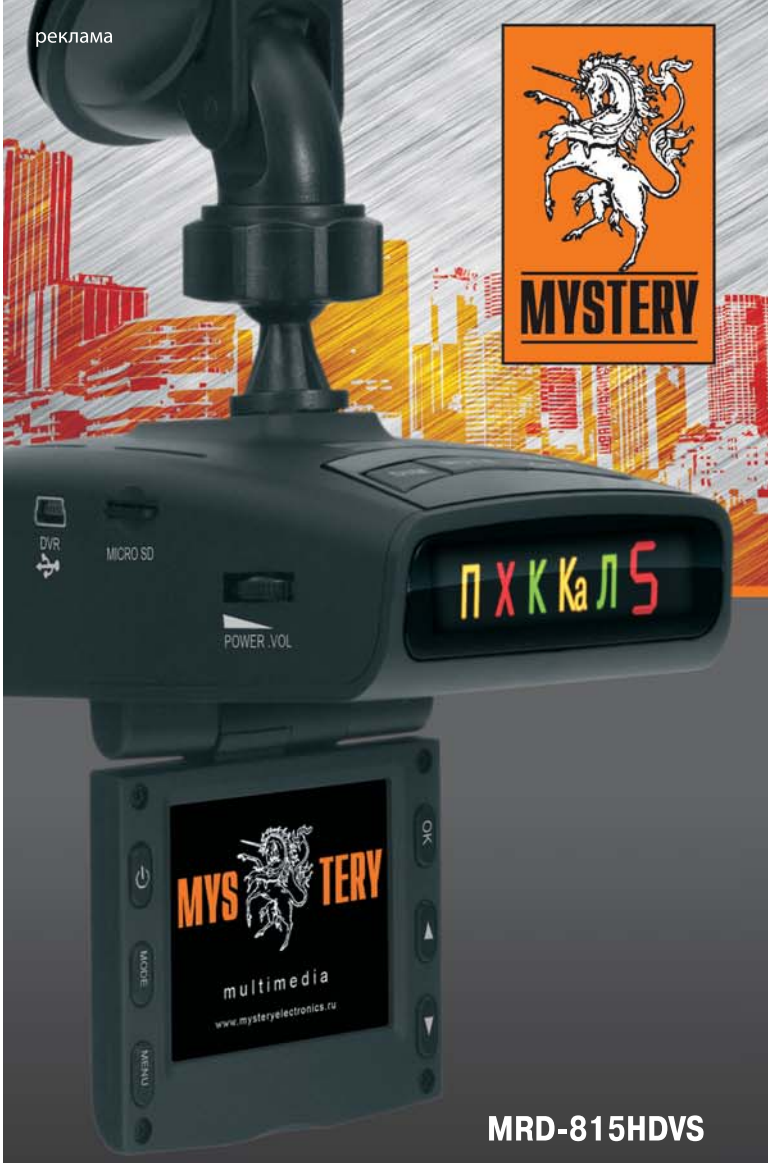
1500 руб. составит максимальный штраф для водителей-тихоходов, собирающих за собой транспорт. Правила и раньше предписывали им прижиматься правее, но наказание ввели только сейчас.

ОПЯТЬ ДВАДЦАТЬ ПЯТЬ

Американский страховой институт дорожной безопасности опубликовал итоги крэш-теста девяти вседорожников. Среди прочих испытаний – фронтальный удар с малым, 25-процентным перекрытием. Как и у моделей, прошедших этот тест в прошлом году (ЗР, 2013, № 12), результаты большинства не внушают оптимизма. Только треть разбитых авто заслужили оценку «хорошо» или «приемлемо». Это «Шевроле-Эквинокс», «GMC-Террейн» и «Тойота-Хайлендер». Эксперты присвоили троице высший рейтинг безопасности. «Джип-Гранд Чероки», «Тойота-Фораннер» и «Форд-Эксплорер» выступили средне, а «Киа-Соренто», «Мазду CX-9» и «Хонду-Пилот» признали откровенно опасными. К примеру, у последней педаль стояночного тормоза ушла в салон на 420 мм, а у «Мазды» в придачу к огромному смещению левого переднего угла салона (на 430–440 мм) не раскрылась шторка безопасности, что стало причиной сильного удара головы манекена о рамку стекла.

откровенно опасно!

реклама



MRD-815HDVS

РАДАР-ДЕТЕКТОР СО ВСТРОЕННЫМ FULLHD ВИДЕОРЕГИСТРАТОРОМ

Радар-детектор:
- Обнаружение сигналов радаров в диапазонах: X/UltraX, K/UltraK, Ka.
- Обнаружение сигналов радаров Стрелка-СТ/М
- Сервисный USB-порт для обновления программного обеспечения
- 2 вида голосового оповещения
- Контроль уровня заряда аккумулятора

ЛОВИТ «СТРЕЛКУ»

Видеорегистратор:
- Размер ЖК-экрана: 2''
- Максимальное разрешение:
- видео 1920x1080 пикселей
- фото 2560x1440 пикселей
- Угол обзора видеокамеры: 120°
- Быстрая защита файлов от перезаписи

FULL HD 1080P

www.mysteryelectronics.ru

450 л.с. – мощность «Лексуса-LX 570 Суперчарджер». Дополнительные 67 сил добавил механический нагнетатель. Вдобавок японцы наделили машину оригинальным обвесом. Пока новинку можно купить только в Кувейте.

64 тыс. машин увезли с московских улиц на штрафстоянки за семь месяцев работы платной эвакуации. Из них больше трети переместили в марте. По скромным подсчетам, это принесло городу 300 млн руб.

ПОЛНАЯ АВТОНОМИЯ

Изобретатель Брэн Феррен из США построил автопоезд для длительных автономных путешествий. Тягачом трудится основательно модернизированный «Унимог» с 260-сильным дизелем. Топлива в баках хватит на пробег 3200 км. Запас воды и продуктов таков, что три человека проживут три недели, не выходя из прицепа. Набором бортового оборудования уникальная машина, мягко говоря, сильно отличается от рядового кемпера. Автор проекта нашел место для 11 мониторов в кабине, трех независимых гидравлических систем, автономного кондиционера и отопителя, нескольких систем навигации и связи, действующих в любой части планеты, комплекса пожаротушения, опреснителя воды, метеостанции, множества фар и прожекторов, десятков камер и датчиков для сбора информации о внешнем мире – и даже для дизельного мотоцикла, закрепленного на корме!

полный фарш

СМЕНА ВЫВЕСКИ

Несмотря на неоднозначную внешность да и концепцию в целом, «Ниссан-Джук» – достаточно успешная модель. Настолько, что японцы решили его клонировать. В ходе одной из презентаций «Инфинити» для китайского рынка на слайде с перспективным модельным рядом высветился безымянный силуэт. Спутать его невозможно: профиль «Джука» весьма характерен. Видимо, скоро в Поднебесной узнают этот кроссовер под эмблемой люксовой марки концерна «Ниссан». Рецепт превращения несложен: легкие штрихи дизайнеров дополнят добротной кожей в интерьере и приправят новыми опциями.

ДУХ СВОБОДЫ

■ Несмотря на невеселое финансовое положение, «Додж» обновил сразу два маскл-кара. Седану «Чарджер» (на фото) заменили почти все внешние кузовные панели и основательно переработали интерьер. У купе «Челленджер» снаружи бросаются в глаза только новая оптика со светодиодами, воздухозаборник да решетка радиатора. Зато в салоне стало намного приятнее благодаря современному дизайну панели приборов и всех остальных элементов. Двигатели обеих машин не изменились, а вот коробку передач заменили 8-ступенчатым автоматом. Самая мощная двухдверка выполняет упражнение «от нуля до ста» примерно за 4 с. Седан на секунду медленнее.

О безопасности начистоту

Каждый автомобилист нередко задумывается о безопасности дорожного движения и, конечно, задается вопросом, что же делается для ее обеспечения. Сейчас статистика не радует своими показателями: на 100 тыс. жителей в ДТП в России гибнет почти в 5 раз больше человек, чем в Нидерландах, и в 2 раза больше, чем в Чехии, где уровень автомобилизации в 2 раза выше российского. Учитывая данный факт, переломить ситуацию – приоритетная задача государства и общества. Что для этого делается на федеральных трассах журналу «За рулем» рассказали в Росавтодоре.

Стратегическим ориентиром в работе дорожников по повышению уровня безопасности на автомобильных дорогах федерального значения, сокращению роста аварийности является Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. В рамках ее исполнения была принята федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», согласно которой дорожниками реализуется комплекс мер, направленных на сокращение к 2020 году смертности от ДТП, в том числе детской, на 25 процентов по сравнению с 2010 годом.

Если говорить о федеральных трассах, то здесь работа в этом направлении идет полным ходом. Улучшается дорожное покрытие, в результате чего, например, удалось на 3,4% уменьшить количество ДТП из-за сопутствующих дорожных условий. «В 2013 году введено в эксплуатацию после строительства и реконструкции более 485 км федеральных трасс, отремонтировано, в том числе капитально, более 8956 км. В этом году планируется построить и реконструировать 532 км трасс, отремонтировать, в том числе капитально, 9160 км автомобильных дорог. При этом, доля протяженности федеральной дорожной сети, соответствующей нормативным требованиям, возрастет до 53,6% от ее общей протяженности», - прокомментировал руководитель Федерального дорожного агентства Роман Старовойт.

Не может похвастаться таким результатом дорожная сеть городов и регионов, где большинство ДТП происходят не только по вине водителей и пешеходов, нарушивших ПДД, но и из-за дефектов уличной и региональной дорожной сети.

На федеральных трассах нередки случаи ДТП, например, из-за превышения скоростного режима или по причине наезда на пешехода, переходящего дорогу в неположенном месте. Но в этих случаях в рамках реализации программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» Росавтодором проводятся мероприятия по профилактике ДТП на опасных участках трасс.

Например, хорошо зарекомендовали себя в части обеспечения безопасного движения транспорта тросовые ограждения, установленные в качестве эксперимента на некоторых участках федеральных автодорог. Они безопаснее, чем разделительные металлические или железобетонные барьерные ограждения. Тяжесть последствий от ДТП значительно снижается, так как вероятность лобового столкновения очень низкая. Приведем пример, установка тросовых ограждений на федеральной трассе М-29 «Кавказ» в районе города Нальчика сократила на 82% уровень аварийности за период с декабря 2013 года по апрель 2014 года. Зарегистрировано 2 ДТП, при которых погибших нет. Для сравнения, за аналогичный период 2012-2013 годов произошло 11 ДТП, в результате которых погибло 2 человека, 11 получили ранения. Положительный эффект очевиден, поэтому дорожники планируют удвоить протяженность таких тросовых ограждений.

До 2020 года предусмотрено строительство 342 разноуровневых пешеходных переходов (как надземных, так и подземных). Безопасность на нерегулируемых переходах обеспечивается за счет автономных осветительных систем и светодиодных дорожных знаков, работающих за счет преобразования солнечной энергии в бесперебойный источник питания. В этом году планируется установить 174 единицы такого оборудования. Кроме того, предполагается произвести замену 128 ламповых светофоров на светодиодные.

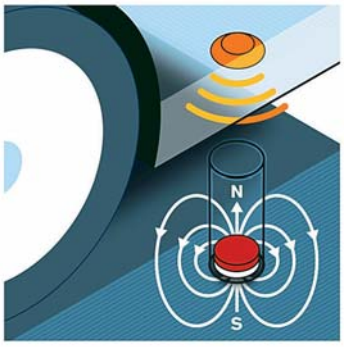
«Широкое распространение инновационных решений, - пояснил начальник Управления эксплуатации автомобильных дорог Росавтодора Павел Ручьев, - объясняется тем, что использование светодиодов позволяет значительно экономить электроэнергию и улучшает видимость на трассе в сумеречное и ночное время».

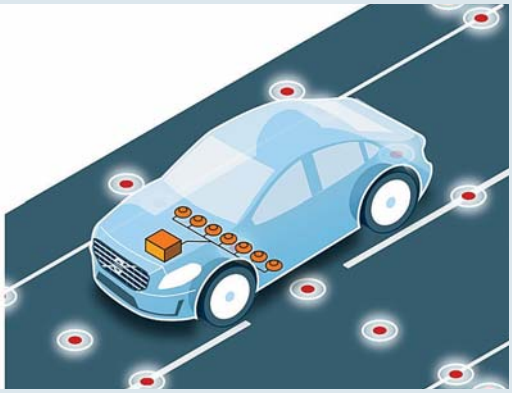
Но, как показывает практика, при всех мерах по обеспечению безопасности дорожного движения снизить аварийность на участках трасс не представится возможным, если сами автомобилисты не будут бдительны и не начнут думать о других, превышая очередной раз разрешенную скорость и не обращая внимания на дорожные знаки.

Материалы рубрики подготовили Максим Сачков и Кирилл Милешкин

РАСШИРЯЕТ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД

Новый гибрид «Киа» – модель KEB. Причем в двух версиях – городская «Сити» и вседорожная MTB. Электродвигатель (250 Вт, 45 Н·м) приводит в движение задние колеса. Мотор питает 36-вольтовая литиево-ионная батарея емкостью 10 А·ч. Максимальная скорость ограничена 25 км/ч. Не удивляйтесь – речь идет об электровелосипедах. Отсюда и название KEB – Kia E-Bike. Отдельного внимания заслуживают кузо... простите, рамы новинок. Они разные по форме, но при этом схожи по технологии изготовления. Правую и левую половинки рамы штампуют отдельно и отправляют на автоматизированную линию сварки. Высокоточные роботы гарантируют точное соблюдение формы и размеров. Такая технология менее трудоемка и дорога, чем, например, гидроформовка. Впечатляет и диаметр колес: огромные по автомобильным меркам 26-дюймовые на кроссовере и еще больше – 28 дюймов – у городской модели. У вседорожника передняя вилка с амортизаторами – ход подвески 100 мм. А из-за разной конструкции и формы рамы у представленных модификаций по-разному скомпонованы батареи питания: у «Сити» над задней осью, а у MTB в базе.

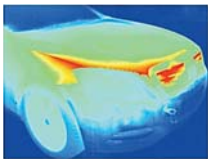




НА МАГНИТНОЙ ПОДУШКЕ

Еще один шаг к автоматизированному вождению сделала фирма «Вольво» при поддержке министерства финансов Швеции. Испытания нескольких беспилотных автомобилей прошли на полигоне близ Гётеборга. Стометровый отрезок дороги оборудован ферритовыми магнитами: «маяки» размером 40 × 15 мм встроены в покрытие на 200-миллиметровую глубину, а датчики на тестовых автомобилях улавливают магнитное поле и таким образом помогают машине ориентироваться.

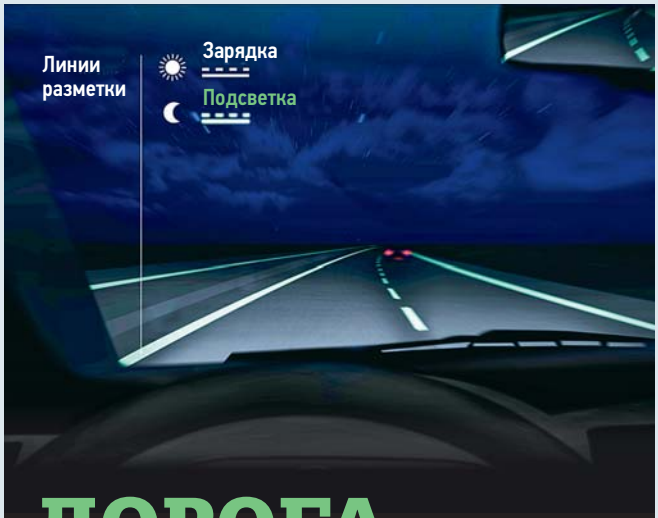
Система эффективно и стабильно действует даже при плохих погодных условиях, например на мокром и заметенном снегом покрытии. Ее себестоимость невысока, да и установить такую «навигацию» просто – подойдет любая трасса с твердым покрытием. Намагниченная дорога поможет и спецтехнике – в частности, облегчит жизнь водителям поливальных и уборочных машин. «Вольво» обещает, что в ближайшее время путеводные магниты опробуют на дорогах общего пользования.



ЭКОРУБАШКА ДЛЯ ДВИГАТЕЛЯ

Европейская комиссия признала экоинновацией изолирующую капсулу Eco Thermo Cover («экотермочехол»), в которую заключена силовая установка «Мерседес-Бенца S 300 Блютек Гибрид». Экспериментировать с такими изолирующими конструкциями в Штутгарте начали более трех десятилетий назад. Но тогда основной целью было побороть шум, а в нынешней ситуации нужно еще сберечь тепло. Перегородки и жалюзи перед радиатором закрываются, когда автомобиль стоит на месте, и снижают теплопотери – заглушенный двигатель медленнее остывает, меньше топлива требуется, чтобы вывести мотор на рабочий температурный режим, а значит, в атмосферу из трубы не полетят лишние граммы CO_2.

В среднем капсула помогает сберечь до 1,5 л горючего с каждой заправки до полного бака. Напомним, термин «экоинновация» Еврокомиссия ввела в закон о снижении выбросов CO_2 еще в 2009 году. С того времени этого звания удостоили только четыре конструкции. Его присваивают технологиям, которые снижают выбросы парникового газа при повседневной эксплуатации, но при этом не улучшают показатели в ходе замеров на барабанах по ездовому циклу.



ДОРОГА В БУДУЩЕЕ

Голландские инженеры уверены, что безопасность на дорогах в значительной степени зависит от самих дорог, и создали самое умное и заботливое дорожное покрытие. Нынешние линии разметки отражают свет фар, а в будущем они смогут светиться сами. Солнце «зарядит» краску в течение дня, и этого запаса хватит на 10 часов, то есть на всю ночь. Кроме того, для освещения дороги вместо внешних источников решили использовать ветряки, установленные вдоль трассы. Они будут работать даже в полный штиль: вращать лопасти станут воздушные потоки от проезжающих машин. Да и фонари на инновационной дороге горят не постоянно. Датчики движения обнаружат приближение автомобиля и зажгут перед ним световую дорожку. Так обеспечивается необходимая видимость и одновременно экономится электричество. Не проморгать обледенение поможет чувствительная к температуре краска. Как только похолодает, на асфальте проявятся символы снежинок, намекая на потенциальную опасность. Наконец, отдельная полоса со встроенными индукционными катушками предназначена для электромобилей: двигаясь по ней, они смогут заряжаться на ходу.

Benza®
МОБИЛЬНОЕ ТОПЛИВОРАЗДАТОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
своя заправка
ИЗГОТОВЛЕНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО АЗС
от 300 000 руб.
Контейнерные АЗС
от 50 000 руб.
Топливные модули
Строительство АЗС
от 4 000 000 руб.
Мини ТРК
от 15 000 руб.
Насосы для перекачки топлива на 12,24 и 220 В
от 5 000 руб.
Benza в России и странах СНГ:
Казахстан, Беларусь, Екатеринбург, Красноярск, Пермь, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Челябинск, Кемерово, Саратов, Владивосток, Волгоград, Екатеринбург, Ижевск, Иркутск, Ухта, Красноярск, Магадан, Москва, Оренбург, Пенза, Рязань, Саранск, Ставрополь,Чита, Чебоксары, Нижний Новгород, Петропавловск-Камчатский, Краснодар, Иваново, Кострома, Нижневартовск, Самара, Билибино, Ярославль, Минск, Тюмень, Тамбов, Сургут, Магнитогорск, Череповец, Миасс, Хабаровск, Томск, Альметьевск, Сочи, Липецк, Иваново, Ижевск, Барнаул, Лесосибирск, Ленск, Новокузнецк, Московская обл., Ульяновск, Воронеж, Сызрань, Волжский, Уфа, Киров, Вологда, Новосибирск, Серпухов, Абакан, Курган, Благовещенск, Магнитогорск, Кстово, Лангепас, Казань
реклама
8-800-200-44-78 | www.benza.ru

ТЕСТЫ

ЛЕТЯЩЕЙ ПОХОДКОЙ 126
Эффективность торможения с исправными амортизаторами и с пустыми

ВСЁ НАОБОРОТ 130
БМВ 3-й серии «Гран Туризмо» и «Ауди-А5 Спортбек»

В СИНХРОННОМ ПЕРЕВОДЕ . 142
Калужский «Ситроен-С4 Седан» на тесте у французских журналистов

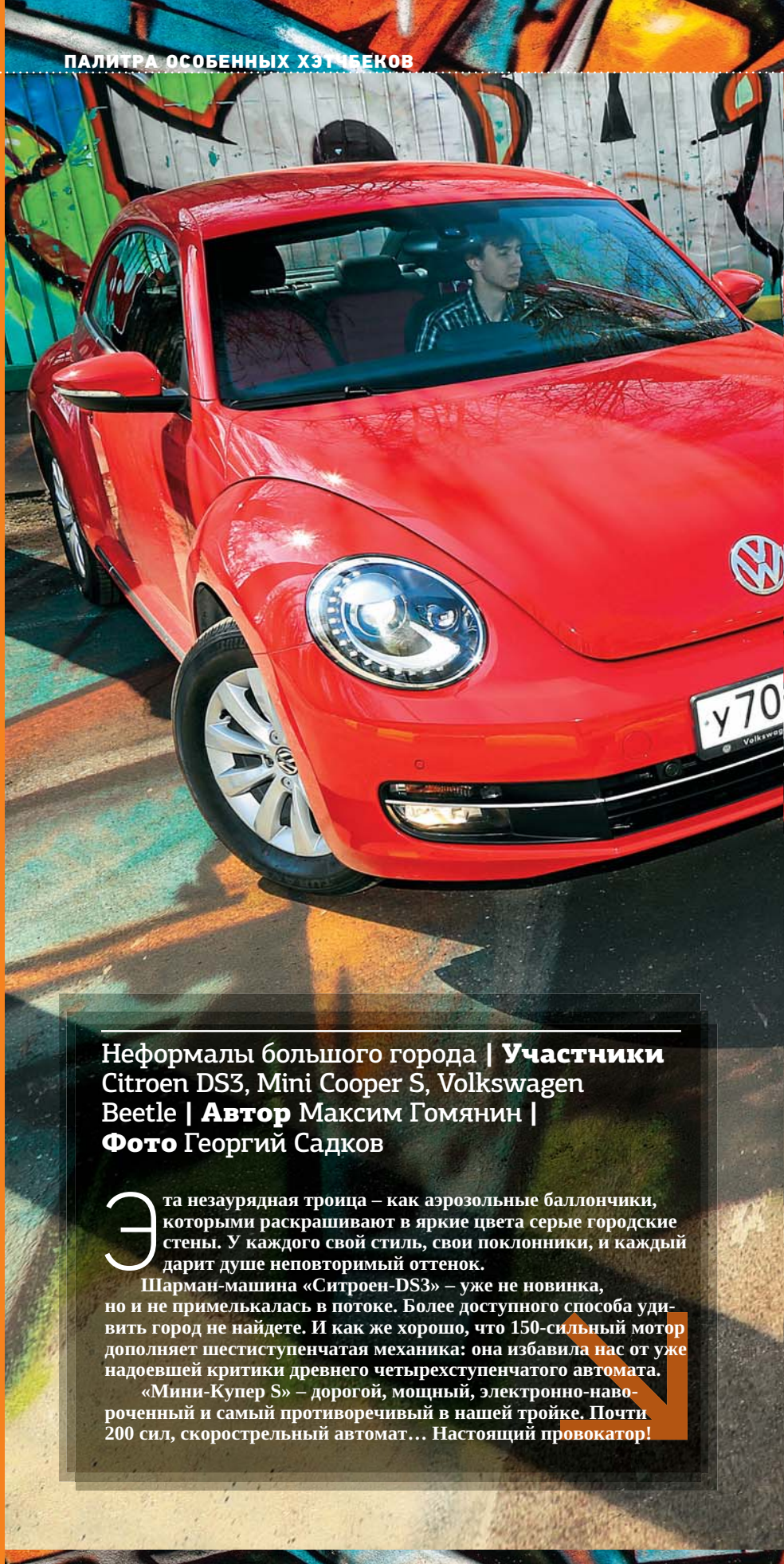
ВСТЫК-ВНАХЛЕСТ 148
Выбираем надежный клей для пластика

НА РАССТОЯНИИ УДАРА 150
«Ниссан-Теана» и «Тойота-Кэмри» – гонка за лидером

БЕДНЫЙ РОДСТВЕННИК 158
Нырнем под капот «Шевроле-Кобальт»

ГРАНИ СЦЕПЛЕНИЯ 162
«Форд-Фокус ST» и «Шкода-Октавия RS» – в ком больше спорта?

Дополненная реальность:
113, 132, 162



Неформалы большого города | **Участники** Citroen DS3, Mini Cooper S, Volkswagen Beetle | **Автор** Максим Гомянин | **Фото** Георгий Садков

Эта незаурядная троица – как аэрозольные баллончики, которыми раскрашивают в яркие цвета серые городские стены. У каждого свой стиль, свои поклонники, и каждый дарит душе неповторимый оттенок.

Шарман-машина «Ситроен-DS3» – уже не новинка, но и не примелькалась в потоке. Более доступного способа удивить город не найдете. И как же хорошо, что 150-сильный мотор дополняет шестиступенчатая механика: она избавила нас от уже надоевшей критики древнего четырехступенчатого автомата.

«Мини-Купер S» – дорогой, мощный, электронно-навороченный и самый противоречивый в нашей тройке. Почти 200 сил, скорострельный автомат… Настоящий провокатор!

20 фото
см. с. 26

АНДЕГРАУНД-ЭФФЕКТ

Volkswagen Beetle

Наследник легендарного «Жука» появился в 1998 году. Мотор нового «Битла» располагается спереди, не как у предка. В 2011 году на автосалонах в Шанхае и Нью-Йорке представили второе поколение модели.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2 л (105 л.с.), 1,4 л (160 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатая механическая, 7-ступенчатый робот DSG; передний привод.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Beetle, Design, Sport.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 842 000–1 086 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,2 л, 105 л.с., DSG, Design, опции, 1 150 610 руб.

Mini Cooper S

Сборку нового «Мини» начали в 2001 году на заводе в Оксфорде. Продажи второго поколения стартовали в 2006 году, а в 2010-м хэтчбек пережил рестайлинг. Третье поколение продают в России с этого года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,5 л (136 л.с.), 2,0 л (192 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатая механика, 6-ступенчатый автомат; передний привод.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Cooper, Cooper S.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 899 000–1 120 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 192 л.с., 6-ступенчатый автомат, Cooper S, опции, 1 984 200 руб.

Citroen DS3

Показанный во Франкфурте трехдверный хэтчбек на базе модели C3 первым из линейки DS (по-французски «ди-эс» звучит так же, как слово «богиня») добрался до России – в 2010 году.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (120 или 150 л.с.).

ТРАНСМИССИЯ: 5- или 6-ступенчатая механика, 4-ступенчатый автомат; передний привод.

КОМПЛЕКТАЦИИ: So Chic, 3D, 3D eMyWay, Sport Chic.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 771 000–862 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 150 л.с., 6-ступенчатая механика, Sport Chic, опции, 999 000 руб.

Ну и хипповая ярко-красная божья коровка «Фольксваген-Битл» – свежая трактовка легендарного «Жука». Его 105 сил неторопливы, робот комфортен. Но он, как оказалось, совсем не прост.

Одним словом, творческий беспорядок в мощностях, ценах, дизайне. Итак, смешаем краски, да под музыку!

РАДИО ГА-ГА

На «Ситроен-DS3» до сих пор поглядывают девушки, а салон его – как известный хит: вроде композиция неновая, слышана много раз, а всё не надоедает. Быстро принимаю этот стильный, в меру пухлый руль, хотя тут не хватает кнопок управления «музыкой» и круиз-контролем. Они на привычных для продукции «Пежо-Ситроен» рычажках под рулем, что уже не модно. Чисто французскую «фишку» – ароматизатор – разместили чуть выше правого блюдца приборной панели.

Двухцветные кожаные кресла смотрятся стильно и спортивно, на деле оказываются вполне гражданскими. Их форма такова, что мне не хватает поясничного упора, а на лопатки давит валик верхней части. Потому в дороге спина напомнила, что ее терпение не безгранично.

Мимо крупных клавиш климатической системы не промахнуться, круглый экранчик в центре консоли довольно нагляден.

Шестиступенчатая механика дарит хэтчбеку бодрый характер. Ручка так и просится в ладонь.

Под рулем – привычные в машинах «Пежо-Ситроен» джойстики круиз-контроля и мультимедиа.

Спортивно, модно… Можно подобрать много слов, но суть одна: салон DS3 заряжен динамикой и до сих пор современен.

Пришлось заваливать спинку назад и придвигать кресло ближе к рулю. Но все же от салона веет каким-то особым шармом. Здесь просторно, функционал передней панели интуитивно понятен (и заметно скуднее, чем у конкурентов).

«On the road again...» – «Металлика» разрывает салон нового «Мини-Купер S». А он петляет по улицам, оставляя свой темно-зеленый «рейсинг грин» в глазах прохожих. Задираю голову и рассматриваю сквозь шикарную панорамную крышу разрисованные граффити стены.

Обтянутый кожей руль с отличным хватом и кресла с ручными настройками – гордость «Купера». Плотные, удобные, с большим диапазоном регулировки поясничного упора. Они подобны мамаше, держащей ребенка: в скоростных поворотах никуда не денетесь! Но человека с больной спиной я сюда не посадил бы: автомобиль бескомпромиссно жесткий.

Рядом с селектором автомата – крупная шайба в окружении кнопок.

В пакет «Навигация eMyWay Hi-Fi» за 50 000 рублей входят навигационные карты, музыкальная система с сабвуфером, автоматический климат и угольный фильтр.

В центральном блюдце сосуществуют спидометр с термометром. Необычно, но в целом информативно. Кругляш справа – ароматизатор.

Это, по сути, адаптированная для «Мини» система iDrive. Пальцем пишу на поверхности шайбы букву, и электроника тут же распознаёт символ – предлагает список улиц для прокладки маршрута навигацией.

Обзор отличный, в том числе благодаря форме кузова: сдавать назад можно и без электронных помощников. Но для полной уверенности при маневрах парктроник дополнили камерой заднего вида. Она в нашей троице есть только у «Купера». Разметка на мониторе изгибается в такт поворотам руля, цветными квадратиками вспыхивают обнаруженные препятствия.

А вот и алый «Битл» – в нем мурлычут «Биттлз»! С носа – вылитый «Порше», с кормы – легендарный «Жук» из тридцатых. Яркий цвет интерьера обволакивает, широкая

Рядом с селектором трансмиссии – центр управления электронной начинкой «Купера». Кольцом, опоясывающим селектор, выбирают режимы движения, шайбой-джойстиком в окружении кнопок настраивают мультимедиа-систему и навигацию.

Приборную панель расположили на ступице руля. Справа – указатель уровня топлива. Нестандартный подход во всем, но разметка циферблатов мелковата.

Пиктограмма спортивного режима движения красноречива.

Кастет тумблеров (выключение системы «старт-стоп», пуск двигателя, отключение системы стабилизации) – дизайнерский поклон гоночным машинам прошлого.

дверь отсекает рабочие будни. Кожаное кресло даже визуально лишено спортивных амбиций, зато принимает меня как человека из своей тусовки. Валики боковой поддержки красноречивы: «Битл» стиляга, а не отвязный гонщик. Диапазон поясничной регулировки не такой большой, как в «Мини», но в целом удовлетворит большинство водителей. А вот обод руля тонковат. И что это? Кнопки на баранке, подрулевые рычажки… всё как в «Гольфе»! Основоположник класса читается и в центральной консоли.

Функционально все удобно, но в такой машине хочется неординарности каждой детали. Хорошо хоть, картину украшает опциональный блок циферблатов на торпедо. А еще «Битл» – самый просторный из тройки, и здесь не покритикуешь. В салоне много воздуха, будет комфортно людям любого роста.

АРТХАУС

Со временем так можно назвать процессы, творящиеся в собственном багажнике. Сумки, продукты, омывайка – все смешивается в череде крутых поворотов будней и праздников.

«Ситроен», если оценивать его хозблок, – золотая середина между

Опциональный блок циферблатов (температура масла, секундомер, давление наддува) намекает на спортивные корни. Но с таким мотором, как у нас, этому «гаджету» отведена декоративная роль.

Робот DSG неплох и прибавляет комфорта. Кнопка пуска двигателя, расположенная слева от селектора, сразу попадается на глаза.

Барашком посередине выбирают цвет подсветки ободков динамиков, установленных в корпусах дверей.

Фольксвагеновские черты, присутствующие в каждой модели, конечно, видны, однако они теряются в оригинальном дизайне интерьера.

Оригинально выполнены боковые карманы. Такие штучки еще поискать.

Перчаточный ящик «Битл бокс» стильно выглядит, но слишком мал и непрактичен. Спасает большой бардачок снизу.

Дизайн простоват, но к читаемости циферблатов претензий нет.

«Мини» и «Фольксвагеном». Здесь наименьший погрузочный проем, однако в целом пространство удобно скомпоновано, предусмотрены крючки. Под полом докатка вместе со стандартным набором ключей, и это вселяет уверенность за городом. 45-й профиль 17-дюймовых шин «Бриджстоун-Потенза» неплох в городе, но на щербатой провинциальной трассе за них начинаешь волноваться.

«Мини» не признаёт довесов. Любое увеличение массы – проигрыш во времени круга.

Видимо, поэтому багажник самый скромный. Зато погрузочный проем хорош.

И хоть под фальшполом найдется еще немного места, запаска отсутствует в принципе, есть лишь ремкомплект. Сей факт добавляет переживаний за «Мишлен-Примаси 3» такого же размера, как у «француза».

Новый поворот стародавней истории о «Жуке». Да такой, что аж дух захватывает.

А вот за «Битл», обутый в «Бриджстоун-Туранза ER300», волноваться не приходится. Шины 215/60R16 комфортны, а в подполе лежит докатка. Багажный проем – как у лифтбека: огромный. И по объему багажника «Жук» самый практичный. От стиляги такого не ожидали!

ГРАФФИТИ НА АСФАЛЬТЕ

Механика – это круто! 1,6-литровый мотор DS3 резво раскручивается и подхватывает в районе 4000 об/мин; правда, немного мешает провал на 1500 об/мин. Коробка передач «длинная», но благодаря удачно подобранным характеристикам двигателя разгон не расстраивает. Петляю по переулкам и радуюсь ее четкой работе, а заодно хулигански расписанным фасадам старых домов. Острый руль позволяет не дергаться лишний раз, когда разъезжаемся со встречными авто на намертво запаркованных улицах. Подвески благосклонны к качеству городского асфальта, но шины монотонно шумят. Настроена ходовая неплохо: создателям удалось добиться и азартной управляемости, и достойной плавности хода. Но вот за городом, на неровностях, задняя подвеска иногда сдается, жестко бухая на колдобинах.

«Мини» еще жестче, но извивающаяся змеей буква *S* на решетке радиатора – как вопрос: а вы другого ждали? Нет, мы хотим именно этого! Четкая работа подрулевиков и песня мотора со срывающейся на фальцет турбиной, пробуксовка и по асфальту черным росчерком – «рок-н-ролл жив!». Ловлю кайф от этого жесткого и своенравного автомобиля с отточенной управляемостью и информативными тормозами. Он, как и прежде, not normal. На любителя. Селектор автомата опоясывает «кольцо всевластия». С его помощью выбирают режимы движения:

Средний уровень шума в салоне, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость, км/ч (передача)				Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (V)	100 (VI)	120 (VI)	140 (VI)	
CITROEN DS3	67,9	69,5	73,6	75,1	74,5
MINI COOPER S	68,0	68,6	71,6	74,6	74,5
VW BEETLE	65,2	68,5	71,5	73,7	71,0

«Мини-Купер S» – как заводной волчок.

Механическая трансмиссия DS3 намного лучше автомата. Она наделяет автомобиль азартом и динамикой.

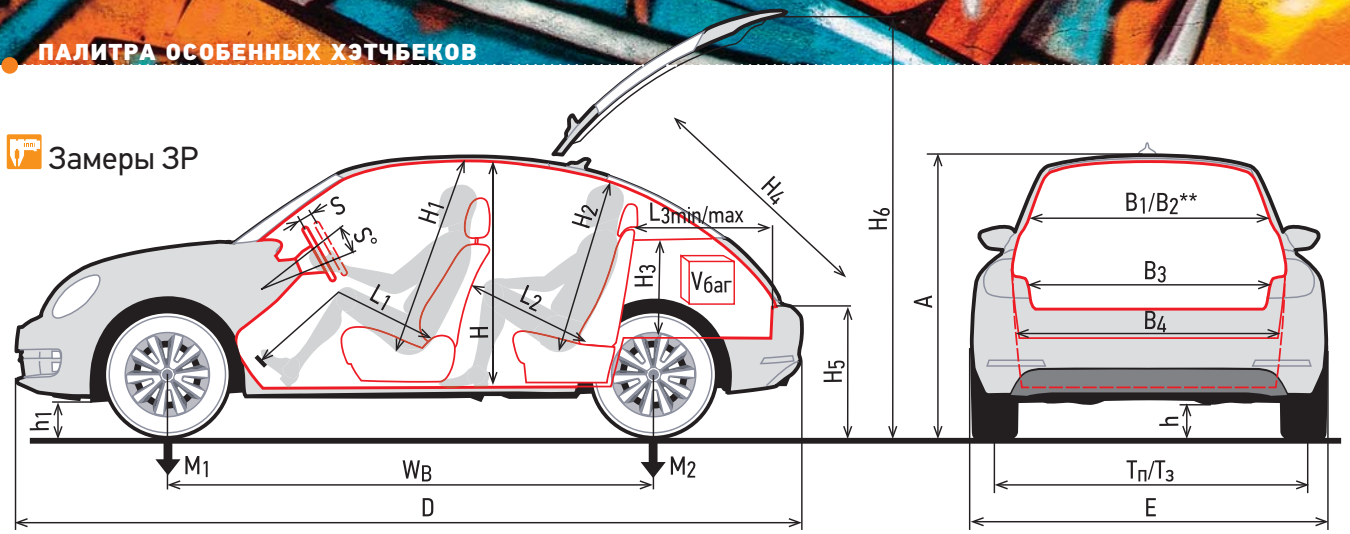
Mid (по умолчанию), *Green* и *Sport*. Я догадываюсь, кому продает свою автомобильную душу «Купер», когда перевожу селектор в *Sport*. Руль мгновенно наливается усилием и остротой, бесенок под капотом до последнего держит передачу. Гончая в обличье хэтчбека!

«Фольксваген-Битл» – абсолютная противоположность. Он неторопли и, подобно «Гольфу»,

Данные производителя

Модель	CITROEN DS3	MINI COOPER S	VW BEETLE
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Снаряженная/полная масса, кг	1165/1597	1250/1655	1307/1780
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,3	6,8	10,9
Максимальная скорость, км/ч	214	233	180
Радиус поворота, м	5,2	5,4	5,4
Топливо/запас топлива, л	А95–98/50	А95/44	А95/55
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,4/5,1/6,7	6,8/4,4/5,2	7,3/5,0/5,9
Выбросы CO_2, г/км	155	122	137
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1598	1998	1197
Степень сжатия	11,0	11,0	10,0
Мощность, кВт/л.с.	110/150 при 6000 об/мин	141/192 при 4700–6000 об/мин	77/105 при 5000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	240 при 1400 об/мин	280 при 1250 об/мин	175 при 1550–4100 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М6	А6	DSG7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	2,82/1,92/1,32/1,02/0,83/0,68/–/3,58	4,46/2,51/1,56/1,14/0,85/0,67/–/3,19	3,77/2,27/1,53/1,12/1,18/0,95/0,80/4,17
Главная передача	3,56	3,68	4,44 (I–IV)/3,23 (V–VII)
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	215/45R17	205/45R17	215/60R16

Замеры ЗР



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{6аг.}$, л	B_4, мм	H_5, мм	H_6, мм	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./ S, мм	h, мм	h_1, мм	D	W_B	A	E	$T_П/T_З$
CITROEN DS3	950–1200	1025	1380	1200	550–780	915	1395	640/1430	560	1030	665	232/285	730	890	1800	752 (63,0)	435 (37,0)	1187	7,5/45	135*	200	3848	2464	1458	1715	1465/1467
MINI COOPER S	1005–1210	970	1290	1115	500–740	920	1140	440/1070	440	920	700	176/211	910	640	1810	812 (63,1)	475 (36,9)	1287	5,0/60	130*	170	3850	2495	1415	1727	1485/1485
VW BEETLE	985–1210	1035	1380	1205	535–790	920	1205	730/1295	525	890	1260	264/310	920	725	1900	812 (60,7)	526 (39,3)	1338	5,5/60	150*	205	4278	2524	1486	1808	1570/1536

*По защите двигателя. **B_1 – по первому ряду сидений, B_2 – по второму. Красный цвет – замеры производителя.

Сиденье DS3 отлично выглядит, но здесь нет поясничного упора, что не очень удобно.

По-спортивному плотные сиденья-«ковши» «Мини» с ручными регулировками – словно стимул чаще заезжать в фитнес-клуб.

Кресла VW не для крутых виражей: в приоритете комфорт. Хотя легкий налет спортивности в них заметен.

комфортен. Энергоемкие подвески вкупе с шинами большого профиля исправно глотают дорожную чехарду; он мягко переваливает через «лежачие полицейские». Вот только DSG настроена не очень удачно – при нажатии на газ коробка сначала виснет, а потом резко дергает. Еще в «драйве» чересчур задемпфирована педаль газа (в «спорте» становится как надо). Здесь тоже есть подрулевые лепестки, и разгон с ними бодрее, но на этот автомобиль я не стал бы

Света в салоне прибавляет панорамная крыша со сдвижным люком. Предусмотрен и боковой солнцезащитный козырек.

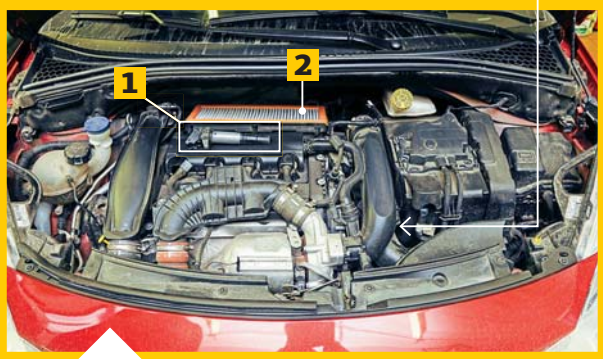
Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
CITROEN DS3	20 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	62
MINI COOPER S	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	17
VW BEETLE	15 000 км или 12 месяцев	2 года или 100 000 км	130

НАШИ РУКИ НЕ ДЛЯ СКУКИ

А что, если залезть под капот самому, когда кончится гарантия? В техцентре ЗР мы проверили, насколько удобно выполнять простейшие операции по обслуживанию машин. «Битл» оказался в лидерах.

Масляный фильтр спрятан за воздуховодами и шлангами, его почти не видно. Поэтому сначала все это придется демонтировать.



1. К свечам зажигания доступ удобен. Основная проблема – вынуть катушки из клапанной крышки.
2. Воздушный фильтр спрятан в глубине моторного отсека. Для замены элемента откручиваем три болта.

Для замены лампы в заднем фонаре снимаем блок целиком, нажав на фиксатор.

Сливная пробка расположена удачно: при смене масла нет необходимости снимать стальную защиту.

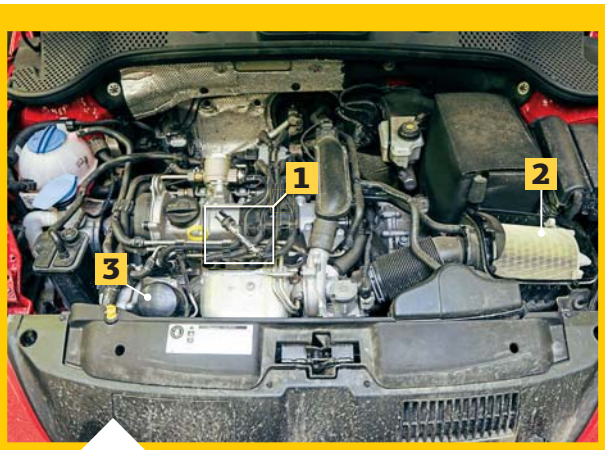
Вердикт. В отличие от свечей, доступ к крышке воздушного фильтра затруднен, ее демонтаж неудобен. Замена масляного фильтра (картридж) – наиболее трудоемкая операция.

1. Для замены свечей сначала откручиваем крепежные винты катушек, затем уже выкручиваем их.
2. Доступ к воздушному фильтру практически идеален.

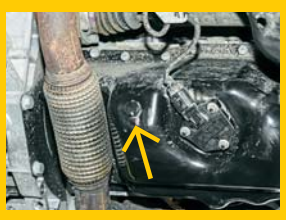
Для замены лампы в фонаре – через узкое отверстие в обивке багажника – вытаскиваем контактную плату. Для установки обратно потребуется сноровка. А вот доступ к фарам и противотуманкам – через колесные арки, так что придется снимать колесо.

Чтобы слить масло (пробка показана стрелкой) и поменять фильтр (картридж), фетровую защиту моторного отсека можно не снимать.

Вердикт. Моторный отсек плотно скомпонован, а сам агрегат довольно сложный, но простейшее обслуживание владельцу вполне по силам. Для более трудоемкого ремонта обратитесь в специализированный сервис.



1. Для замены свечей зажигания используем стандартный ключ «на 16».
2. Доступ к воздушному фильтру открыт, что облегчает его замену.
3. Заменить масляный фильтр также не составит труда.



Чтобы снять задний фонарь, отвертываем пластиковый крепежный винт (показан стрелкой). Затем разбираем блок-фару и меняем лампу.

Для слива масла (пробка показана стрелкой) снимаем пластиковую защиту, для чего откручиваем аж 14 болтов.

Вердикт. Агрегат неновый, а система зажигания старейшая, зато машина довольно проста в обслуживании. Большинство операций по замене расходников владелец способен провести самостоятельно.

ПОСАДКУ ДАВАЙ!

Александр Крючков

От задних сидений наших участников не ждешь многого – вряд ли обладатели таких автомобилей будут часто ими пользоваться. Ощущение третьего лишнего слабее всего проявляется в «Жуке»: здесь хватает пространства и для головы, и для ног. Да и залезать вполне удобно. Вот только длинную крышку багажника надо закрывать осторожно, чтобы не ударить сидящих сзади. «Ситроен» заметно теснее – даже пассажиры среднего роста упрутся головой в крышу, а ногами в передние сиденья. Впрочем, он всё равно удобнее «Мини», в котором задние места мало того что сильно зажаты по длине, так еще и сдвинуты назад относительно дверей. Пробраться на них очень непросто. Разве что запас по высоте тут вполне сносный.

Сзади в DS3 тесновато, нет подлокотника, но над головой место найдется.

Диван «Мини» разделен крупным валиком на два кресла, но от тесноты вас здесь ничто не спасет.

Крупный центральный туннель и профиль задних кресел VW намекают, что места заказаны для двоих. По меркам класса здесь довольно просторно, а детям так вообще в самый раз.

заказывать такую опцию. К тормозам претензий нет. Это крепкая узда, которая на раз может осадить все 105 «лошадей».

ОСТАВИТЬ СЛЕД

Помните, как бабушки кричали вслед, когда вы проносились мимо на велосипеде? «Вот ненормальные!!!» Годы идут, а характеры те же. Просто велосипед сменяют новые игрушки. «Ситроен» максимально близок к автомобилям, курсирующим по маршруту дом – работа. Но его оригинальность и стиль – вызов серым будням! Причем за весьма умеренные

Хозблок «Ситроена» хорошо скомпонован, и большой чемодан влезает сюда без проблем. А вот ширина проема оказалась меньше, чем у «Мини».

«Купер» не предназначен для перевозки больших сумок. Фальшпол скрывает небольшую нишу, но все равно места минимум. Запаска не предусмотрена.

Погрузочный проем «Битла» хорош, да и багажник вполне подойдет для перевозки больших сумок. Уменьшает объем лишь сабвуфер «Фендер» справа.

деньги. «Мини-Купер S» – на любителя: с жесткой спортивной подвеской и душой гонщика. В этом его плюс. И в том же – минус. «Фольксваген-Битл»? Он не только стиляга, но еще и самый комфортный и просторный в нашей компании. То, что надо на каждый день в городе. Эти качества и вывели его в лидеры. ЗР

Мы абстрагировались от цены и мощности выбранных моделей, сконцентрировавшись на внешней эмоциональности и практичности. Иначе финальный расклад мог быть совсем другим!

Максим Гомянин

Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CITROEN DS3	7	8	8	8	8	8	9	8	8	8	8	8	8	8	8	**8,0**
	↑ Самый доступный из неординарных. А еще у него интересная внешность и такой же нетривиальный салон.								↓ Долгожитель конвейера. Для управления круиз-контролем и мультимедиа лучше подходят кнопки на руле. Монотонный гул в салоне при движении.							
MINI COOPER S	8	9	9	9	7	7	10	9	9	9	7	8	7	7	8	**8,2**
	↑ Яркая внешность под стать поведению: работа рулем вызывает привыкание, а в спортрежиме машина превращается в гоночный карт.								↓ Подвеска жесткая, нет запаски, маловат багажник, для посадки на задний ряд нужна гибкость гимнаста.							
VOLKSWAGEN BEETLE	8	8	9	8	9	8	8	8	9	9	8	8	8	9	8	**8,3**
	↑ Девушки будут рыдать от счастья, ведь он просто красив. А еще здесь комфортные подвески и отличные передние кресла.								↓ Мужчины заплачут от цены и просьб девушек. Перчаточный ящик «Битл бокс» слишком мелкий. Побольше бы оригинальных черт в дизайне передней панели.							

■ **Рабочее место водителя.** У сидений DS3 нет хорошего поясничного упора. Кресла «Мини» оценят любители скорости, «Битла» – поклонники комфорта. В «Купере» самый продвинутый функционал управления мультимедиа, неплоха и обзорность. Впрочем, в «Фольксвагене» не хуже, а у «Ситроена» обзор сужают крупные передние стойки.

■ **Салон.** В «Мини» очень маленький багажник, в заднем ряду тесно. «Битл» оказался самым просторным и практичным, DS3 с его неплохим багажником и нормальной для класса галеркой – где-то между ними.

■ **Ходовые качества.** «Мини» – яркая противоположность франко-немецкой паре. Азартен, жёсток и даже в режиме *Green* позволяет бодро стартовать с места. Дорогу держит, словно голодный бультерьер колбасу. «Фольксваген» мягко покачивает и бережет седоков, сглатывая неровности. «Ситроен» резво ускоряется, но за городом подвески часто пасуют перед неровностями асфальта.

■ **Комфорт.** В «Ситроене» основной источник шума – жесткие шины. Двигатель «Купера» поет, а не шумит. У «Битла» тихие покрышки и хорошая звукоизоляция. Плавностью хода «француз» и «немец» схожи, но последний все же берет верх. «Мини» – жестко бескомпромиссный ездовой аппарат.

■ **Приспособленность к России.** 130 мм просвета «Купера» вкупе с фетровой защитой днища – маловато будет. «Ситроен» немногим выше, но здесь стальной лист. «Битл» самый высокий, однако пластик защиты хуже железа. В отличие от остальных, в «Купере» нет даже докатки. Двигатель сложный по конструкции, но при этом простые операции владелец сможет сделать сам.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкурентами. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Реклама

Мой курс на лето. Мой Сервис

Специальные сезонные предложения для Вашего «Мерседес-Бенц»

Захватывающие маршруты, новые открытия и восторг близких способны сделать лето незабываемым. Куда бы Вы ни держали курс этим летом, главное — чувствовать свободу и уверенность в пути. С 1 мая по 31 августа пройдите комплексную проверку и антибактериальную обработку кондиционера Вашего «Мерседес-Бенц» на специальных выгодных условиях. Наслаждайтесь летом легко и естественно — рядом с самыми близкими, за рулем «Мерседес-Бенц».

Антибактериальная обработка кондиционера

9 900 руб.[1]

\+

Салонный фильтр в подарок!

Другие выгодные предложения:

- комплексная проверка автомобиля — 2 900 руб.[2]
- оригинальные колесные диски
- щетки стеклоочистителя «Мерседес-Бенц»
- средства по уходу за автомобилем
- велосипеды «Мерседес-Бенц»
- оригинальные аксессуары — коллекция 2014 года

[1] Цена действительна только для Москвы. Цена для Санкт-Петербурга – 8 900 руб., для регионов – 6 900 руб.

[2] Цена для Санкт-Петербурга – 2 600 руб., для регионов – 1 800 руб.

Условия акции не распространяются на грузовые и малотоннажные автомобили, Maybach, SLR McLaren, бронированные автомобили.

Подробные условия акции уточняйте у специалистов СТОА.

www.mercedes-benz.ru/spring

Mercedes-Benz

ЛЕТЯЩЕЙ ПОХОДКОЙ

Как длина тормозного пути автомобиля с АБС зависит от состояния амортизаторов, в сотрудничестве со специалистами АВТОВАЗа выяснял **Сергей Мишин**.

О том, что неисправные амортизаторы ухудшают поведение автомобиля, особенно на неровной дороге, читатели журнала уже хорошо знают. Мы решили пойти дальше. А именно уточнить, какие именно – передние или задние – неисправные амортизаторы максимально удлиняют тормозной путь автомобиля с АБС на ровном и на разбитом асфальте. Сцепление колес с дорогой регулировали двумя комплектами шин – с высокими тормозными свойствами и с низкими. В выборе руководствовались результатами собственных тестов летних шин, опубликованными в ЗР, № 3 за 2013 год.

Главный герой рассказа – «Лада-Приора» с АБС: она пытается остановиться со скорости 100 км/ч.

ТОЧКА ОТСЧЕТА

Для создания отправной точки начинаем испытательный цикл с исправными амортизаторами, сначала на хороших, затем на самых «скользких» шинах.

Торможение на ровном асфальте стабильное. Первые шины останавливают автомобиль через 40,4 м, вторым потребовалось 44,2 м. Результаты ложатся совсем рядом, разброс не более двух десятков сантиметров для обоих видов шин.

На асфальте с неровностями увеличение тормозного пути составляет чуть более 5 м: 46,1 и 49,3 м соответственно. Разброс результатов увеличивается до метра.

ПУСТО СПЕРЕДИ

Передние стойки заменяем пустыми, для верности сверлим отверстия в нижней части корпусов и сливаем остатки жидкости.

Естественно, с такой подвеской «Лада» раскачивается передком на неровностях и рыскает. Очень сложно сохранять заданную траекторию, от водителя требуется непрерывная уточняющая работа рулем. К слову, на точность подруливания сильно влияет потерявшаяся информативность – баранка стала совсем легкой, испытатели называют ее пустой. На неровностях слышны отчетливые стуки в подвеске, особенно при отбое, чувствуются удары на рулевом колесе.

На ровном асфальте после каждого торможения «Лада» долго кланяется, словно китайский болванчик. Тормозной путь (41,0 и 44,4 м) увеличился ненамного – на 0,6 м с шинами № 1 и всего лишь на 0,2 м с № 2. Разница – у первых почти метр, а у вторых всего полметра. Видимо, слабакам терять уже нечего.

На неровной дороге тормозной путь увеличивается до 50,0 и 52,2 м соответственно. Это на 8 м (около двух корпусов автомобиля) больше на хороших шинах и на 7,8 м – на слабых. Разброс в результатах остается в пределах метра. Испытатели отметили рыскание автомобиля и неравномерное торможение – после каждой неровности замедление значительно ухудшается. Передние колеса то и дело теряют контакт с дорогой.

ПУСТО-ПУСТО

Меняем задние стойки на убитые, предварительно совершив тот же обряд сверления, которому ранее подвергли передние. В движении «Приора», начисто лишенная демпфирующих элементов в подвеске, обретает 3D-раскачку. Прямо как тот студень на тарелке, который несут к обеденному столу. Удерживать заданное направление можно только на небольшой скорости. В общем, управлять машиной вовсе без амортизаторов на порядок сложнее, чем в предыдущем варианте.

Торможение даже на ровном асфальте сродни каскадерскому трюку. На пологой волне, которую прежде не замечали, появляется раскачка всего автомобиля. На сильных шинах тормозной путь (42,5 м) уплывает на 2 м от начального состояния. Слабые (44,7 м) ухудшают тормозной путь всего на полметра. Зато на них автомобиль особенно старательно рыскает задними колесами.

Еще хуже на дороге с неровностями. Возникает ощущение, будто автомобиль вот-вот прыгнет в сторону, причем непонятно, в какую. Так и морскую болезнь нажить недолго! Задние колеса, входя в резонанс галопирования, периодически теряют контакт с дорогой. На шинах № 1 тормозной путь возрастает до 51,2 м, на других – до 53 м!

ВАЖНОЕ УВЕДОМЛЕНИЕ О БЕЗОПАСНОСТИ

ПОТЕНЦИАЛЬНАЯ ОПАСНОСТЬ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПОЖАРА

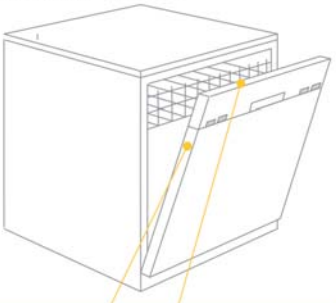
В ПОСУДОМОЕЧНЫХ МАШИНАХ СЛЕДУЮЩИХ МАРОК: BOSCH NEFF SIEMENS

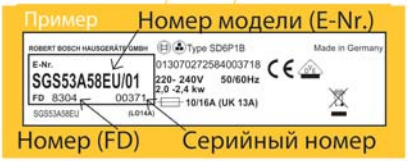
Проверьте, не относится ли это сообщение к Вашей посудомоечной машине!

Сообщение относится только к посудомоечным машинам, выпущенным в период с 1999 по 2005 год. Чтобы подтвердить, что вы являетесь владельцем одной из затронутых данным сообщением посудомоечных машин, пожалуйста, сделайте следующее:

1 Проверьте марку плюс номер модели, номер партии и серийный номер, которые можно найти на внутренней стороне дверцы посудомоечной машины (см. картинку справа).

2 Посетите наш сайт: https://dishcareaction.com/ru-ru, чтобы проверить, относится ли данное сообщение к Вашей модели, или позвоните по нашему бесплатному номеру 8-800-200-29-62 для получения дальнейшей информации и помощи по доступным Вам опциям.





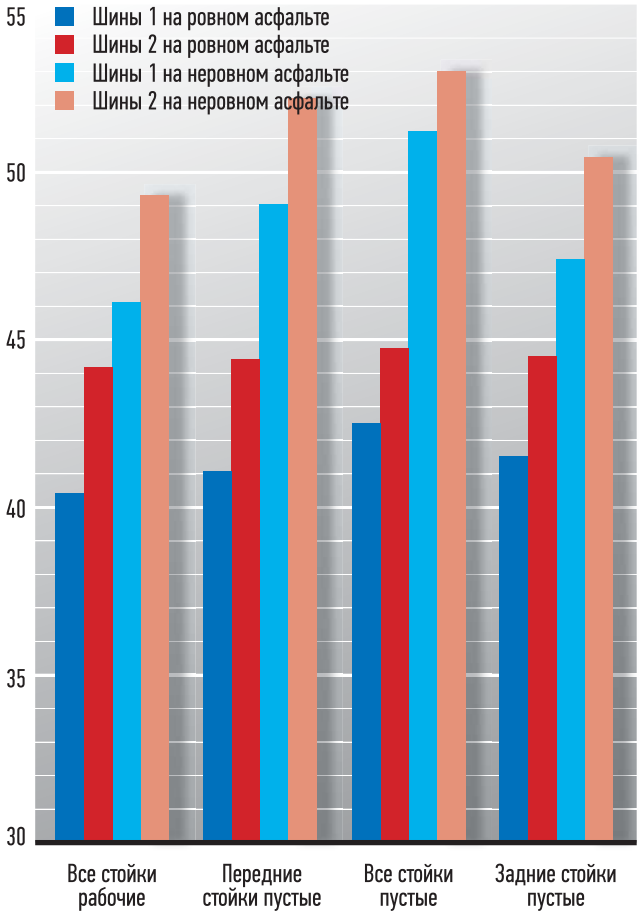
Обратите внимание: В качестве меры предосторожности мы рекомендуем использовать машины, к которым относится данное сообщение, только под наблюдением, то есть в присутствии кого-то, кто мог бы следить за их работой. Затронутые данным сообщением машины не рекомендуется использовать ночью, когда Вы спите.

Мы глубоко сожалеем о возможных неудобствах и заранее благодарим Вас за сотрудничество. Если вы затрудняетесь определить, относится ли данное сообщение к Вашей посудомоечной машине или у вас возникли вопросы, пожалуйста, свяжитесь с нами через сайт или по бесплатному телефону.

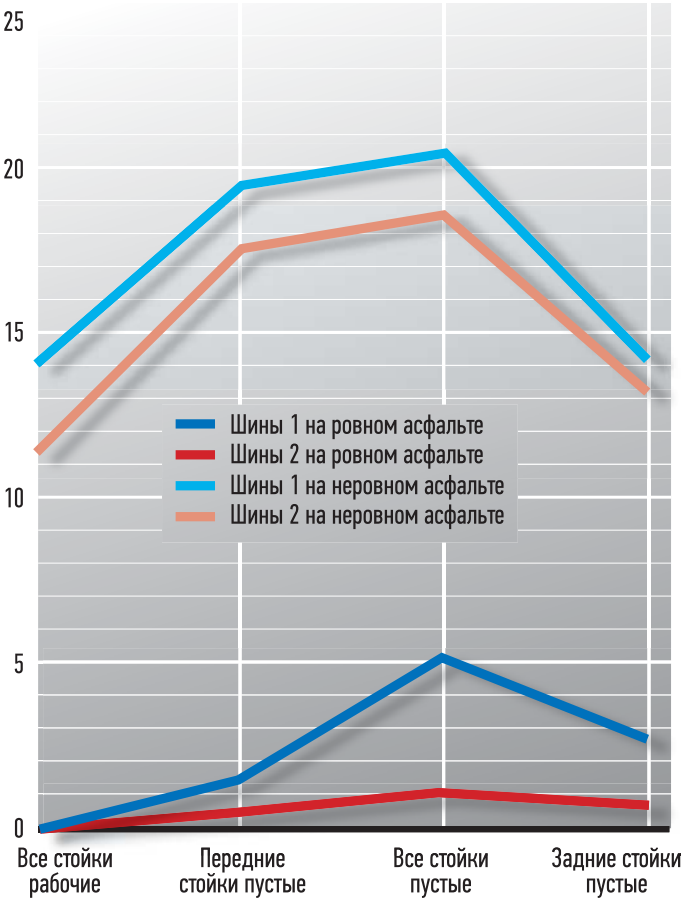
https://dishcareaction.com/ru-ru Бесплатный телефон 8-800-200-29-62

ООО «БСХ Бытовая техника»,ул. Малая Калужская, 15, Москва, 119071, Россия

РЕКЛАМА



Величина тормозного пути в метрах (100–5 км/ч).



Увеличение тормозного пути в процентах.

ПУСТО СЗАДИ

Возвращаем в переднюю подвеску рабочие стойки. Пустые остаются только сзади.

Рыскание исчезло, осталась лишь небольшая раскачка задней оси – только вертикальная. При смене полосы возникает чуть запаздывающее подруливание. На неровной дороге машина раскачивается вплоть до отрыва задних колес от поверхности.

При торможении на ровной дороге возникает малый галоп, причем только на хороших шинах. На слабых машина тормозит почти без раскачки, – полагаю, сказывается меньшее замедление. Тормозной путь – 41,5 и 44,5 м. Меньше, чем со всеми пустыми стойками, но больше, чем с пустыми спереди! Хотя такой результат вполне объясним. Пустой передок, сильно просев в начале торможения, таким и остается до полной остановки, – а здесь происходит кормовая раскачка.

На неровной же дороге для остановки автомобиля требуется 47,4 и 50,4 м. На обоих комплектах шин это меньше, чем с пустым передком. Здесь машина раскачивается кормовой частью, а тормозной момент на задних колесах явно меньше, чем на передних.

Результаты испытаний

Показатели	Шины с высокими сцепными свойствами				Шины с низкими сцепными свойствами			
	Все стойки исправны	Передние стойки пустые	Все стойки пустые	Задние стойки пустые	Все стойки исправны	Передние стойки пустые	Все стойки пустые	Задние стойки пустые
Тормозной путь на ровной дороге, м	**40,4**	**41,0**	**42,5**	**41,5**	**44,2**	**44,4**	**44,7**	**44,5**
Увеличение тормозного пути, %	0	1,5	5,2	2,7	0	0,5	1,1	0,7
Тормозной путь на неровной дороге, м	**46,1**	**49,0**	**51,2**	**47,4**	**49,3**	**52,2**	**53,0**	**50,4**
Увеличение тормозного пути, м	5,7	8	8,7	5,9	5,1	7,8	8,3	5,9
Увеличение тормозного пути, %	14,1	19,5	20,5	14,2	11,5	17,6	18,6	13,3

ГРУСТНЫЕ ИТОГИ

Совсем пустая подвеска максимально увеличивает тормозной путь на любой дороге – хоть ровной, хоть разбитой. Думаю, этот вывод оказался вполне ожидаемым.

Отказ только передних амортизаторов на разбитой дороге более опасен, чем задних. А вот пустые задние создают больше сложностей на ровной поверхности.

Вряд ли кто-то будет спорить с выводом, что ездить с неисправными амортизаторами опасно. Результаты наших испытаний подтверждают: независимо от того, какой частью начинает раскачиваться машина – передней или задней, надо срочно менять либо ремонтировать стойки.

И еще один момент. Вместе с потерей эффективности амортизаторов испаряется надежда на хорошие шины. Ведь на таких увеличение тормозного пути больше, чем на слабых. Причем на ровной дороге. ЗР

РОССИЯ 2

0+ Реклама

СМОТРИТЕ
ЧЕМПИОНАТ МИРА
ПО ФУТБОЛУ
FIFA 2014

СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ СМИ ТЕЛЕКАНАЛ «РОССИЯ 2» ЭЛ № ФС77-48109,
ВЫДАННОЕ 30.12.2011 ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБОЙ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ СВЯЗИ,
ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ

ВСЁ НАОБОРОТ

Выискиваем фамильные ценности в продукции уважаемых брендов | **Соперники** Audi A5 Sportback, BMW 3 Series GT | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** Константин Якубов

Backstage
RESTAURANT
тест-
драйв
А 599 УТ 77 RUS

15 фото
см. с. 26

Audi A5 Sportback

Дебютировал в 2008-м – через год после показа трехдверной «пятерки». Позиционируется как пятидверное купе и делит платформу с линейкой A4.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,8–3,0 л (170–272 л.с.); дизельный, 3,0 л (245 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механика, 7-ступенчатый робот S tronic, вариатор Multitronic.

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 610 000–2 522 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензин, 2,0 л, 225 л.с., 7-ступенчатый робот, 2 202 000 руб.

BMW 3 Series GT

Впервые показан в Женеве-2013. Базируется на платформе «трешки» с кузовом F30, но колесная база растянута на 110 мм. Позиционируется как автомобиль для путешествий.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,0–3,0 л (184–306 л.с.); дизельный, 2,0 л (184 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 8-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 665 000–2 515 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: дизель, 2,0 л, 184 л.с., 8-ступенчатый автомат, 2 939 440 руб.

Мы живем в мире стереотипов. На планете шаблонов и в окружении самых разнообразных клише. Считаем, что журналист ангажирован, Лондон круглый год поливают дожди, американцы безвозвратно растут вширь на фастфуде, а машины БМВ – одни из самых жестких и спортивных.

Чушь полная! По количеству годовых осадков английская столица в хвосте европейских городов. Американка, делившая со мной подлокотник на одном из последних рейсов, проиллюстрировала историю о потере 50 кг за полтора года. Да и остывающая под окнами «трешка GT», взятая в пару к «Ауди-А5 Спортбек», показалась не жестче дивана, на котором я стучу сейчас по клавишам ноутбука.

Кстати, сравнение будет традиционно объективным и, помимо гонорара от редакции, я не получу за этот текст ни гроша.

ВНУТРЕННИЙ АУДИТ

Желание сделать что-то необычное для завоевания новой аудитории живет в каждом нормальном производителе, и парни из Ингольштадта не исключение. Взяв семейный седан «Ауди-А4» и выкинув пару лишних дверей, они представили в 2007-м эффектное купе А5. А годом позже выкатили его пятидверный вариант «Спортбек», по сей день не утративший привлекательности. Сделав крышу более покатой,

Этому интерьеру без малого восемь лет, но по качеству материалов и уровню проработки «Спортбек» по-прежнему в авангарде.

Кресло восхитительное: в меру плотное и комфортное. Найти свою посадку – вопрос пары десятков секунд.

Кроме кармашка под мелочь и крепления для ручки, в бардачке нет ничего. Единственный мультимедийный слот (AUX) – в центральном боксе.

1. Разный размер цифр на спидометре оценят не все. Но в целом инструментарий информативный и красивый.

2. В тестовом «Ауди» не оказалось даже камеры заднего вида – ее с успехом заменил чуткий и удобный парктроник.

3. Формы селектора «Ауди» должны войти в учебники эргономики. Решение расположить подстаканники прямо за ним – не должно.

машину лишили дверных рамок, придав имиджевый штрих. А в качестве бонуса приложили дизайн, напоминающий старшую «Ауди-А7». Настолько, что в туманный день парочку спутает сам маэстро де Сильва*.

Получилось дорого, динамично и статусно. Но что за красота, которая не требует жертв! На заднем диване я едва не упираюсь головой в безупречную обивку потолка. Да и запас по коленям при моем росте 176 см могу сравнить с кузовными зазорами ранних «китайцев». В лучшем случае – собранных вечером в пятницу.

«Ауди-А5 Спортбек» – самое настоящее купе, пусть и пятидверное. Потому сидеть в его великолепном салоне нужно исключительно спереди. А в идеале – еще и слева, чтобы получить непередаваемый кайф от обшитого нежнейшей кожей руля и прочувствовать ладонью идеальные формы селектора. Именно на водительском месте удастся оценить выверенную, по-спортивному низкую посадку и кокпитные ощущения, создаваемые развернутой консолью.

Упреков заслуживает разве что расположение подстаканников: большая

**Вальтер де Сильва – шеф-дизайнер «Фольксваген груп».*

Премиальными ощущениями интерьер тестовой машины обязан в первую очередь опциям – изумительному рулю и красивейшему широкоформатному экрану системы iDrive.

1. Информативные приборы в духе минимализма стали фамильной чертой БМВ и кочуют из поколения в поколение практически неизменными.

2. Подрулевые лепестки – удобная вещь. Подобные пришлись бы кстати и в «Ауди».

3. Стоит привыкнуть к электронному селектору с отсутствием фиксированных положений, и понимаешь: удобнее – еще поискать!

Благодаря большой площади остекления обзорность в 3 GT неплоха, однако система кругового обзора лишней не будет.

Шайба iDrive умеет распознавать рукописный ввод.

Субъективно бардачок БМВ меньше, чем в «Ауди».

Слоты USB и AUX соседствуют со встроенным адаптером для телефона.

Формами и плотностью набивки прекрасное кресло БМВ напоминает сиденье «Ауди».

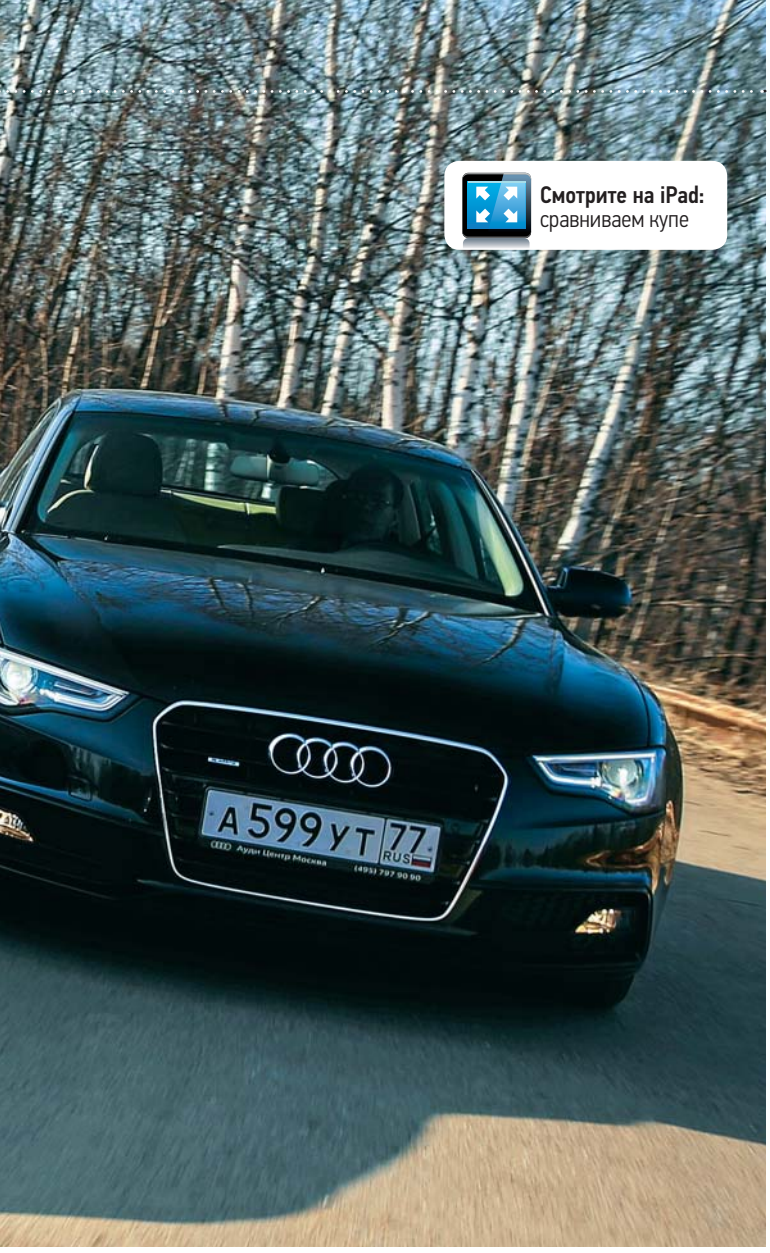
Данные производителя

Модель	AUDI A5 2.0 TFSI QUATTRO	BMW 3 SERIES GT 320d xDRIVE
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Снаряженная/полная масса, кг	1690/2165	1725/2220
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,5	7,9
Максимальная скорость, км/ч	245	225
Радиус поворота, м	5,8	5,9
Топливо/запас топлива, л	А95/61	ДТ/57
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	8,5/5,6/6,7	6,1/4,5/5,1
Выбросы CO_2, г/км	155	134
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1984	1995
Степень сжатия	9,6	16,5
Мощность, кВт/л.с.	165/225 при 4500–6250 об/мин	135/184 при 4000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	350 при 1500–4500 об/мин	380 при 1750–2750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А7	А8
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	3,69/2,15/1,41/1,03/ 0,79/0,63/ 0,52/–/2,94	4,71/3,14/2,11/1,67/ 1,29/1,00/0,84/0,67/3,30
Главная передача	4,09	2,81
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди и сзади	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/ дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые
Размер шин	245/40R18	225/55R17

кола или бутылка минералки в них затруднят манипуляции с коробкой. Хотя и это замечаешь лишь потому, что компания собственноручно подняла эргономическую планку на небывалую высоту.

Меня не удивило бы нечто подобное в БМВ, где прежде допускали кое-какие промахи в деталях интерьера. Однако последние модели компании доказали, что отныне в Мюнхене знают, как сделать качественно, красиво и продуманно – всем стереотипам назло!

Пример в образе «Гран Туризмо» – перед глазами. С лакированными деревянными вставками на месте демократичной посеребренной пластмассы. С великолепным М-рулем, пришедшим на смену стандартному, отделанному не то дерматином, не то кирзой. С невероятно четким 8,8-дюймовым дисплеем iDrive, почти на треть превосходящим по размерам экран конкурента (6,5 дюйма). И с инновационной шайбой-тачпадом – ею легко



Помимо дефлекторов в тестовом БМВ нашелся еще трехступенчатый подогрев сидений.

Диван «Ауди» не обогреваемый. Под дефлекторами – розетка-прикуриватель.

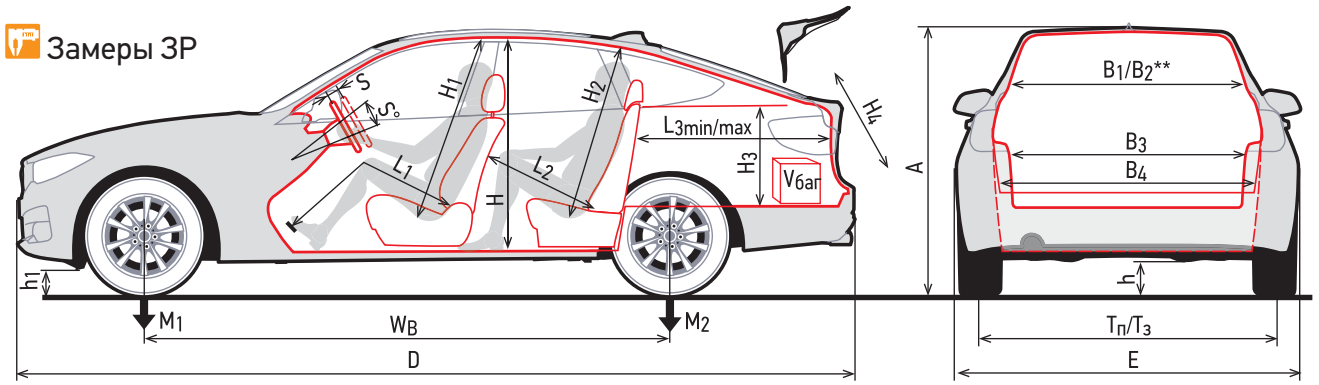
управлять медийным функционалом. Пара несложных штрихов, несколько дополнительных позиций из прайса – и непримечательный интерьер «трешки» засверкал премиальными красками, не уступая «Спортбеку» ни эргономикой, ни качеством восприятия. Пусть и ценой ваших кровных.

Передние кресла здесь стоят на 59 мм выше, чем в седане или универсале, однако посадку нельзя назвать командирской. Субъективно в GT вы сидите не выше, чем в «Ауди», – прикасаетесь к высоким технологиям в образе джойстика АКП, радуетесь количеству воздуха над головой и поете дифирамбы экзотической концепции.

В БМВ не гнались за званием пятидверного купе, а задумывали сделать из «3-й серии» альтернативу стереотипно семейному «турингу». Чтобы непременно вместительно, универсально и максимально просторно. И чтобы каждый из нас непременно ее захотел. Для воплощения кузов в стилистике старшей «5-й серии GT» водрузили на шасси «3-й» с китайского рынка. А благодаря увеличению колесной базы на 110 мм в сравнении с европейским вариантом (такая же разница и со «Спортбеком») получили на заднем диване невероятный простор. Видит бог, если бы мы проставляли баллы лишь за удобство посадки, я прекратил бы тест и отправился за машинами для нового. Ведь простору на заднем диване позавидуют как минимум «пятерка» и «Е-класс». Однако уже сейчас мы стартуем

ХРАНИТЕЛЬ КЛЮЧЕЙ

Владельцу **«Ауди»** требуется вставить ключ-метку в гнездо справа от руля, прежде чем он сможет длительным нажатием завести машину. Двигатель **БМВ** пускается обыкновенной кнопкой, при этом ключ может лежать в кармане. Какой вариант удобнее – решать вам, однако в ходе теста выявился недостаток второй концепции: поменявшись с коллегой машинами и пересев в «Спортбек», я едва не увез ключи от GT на другой конец города!



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./ S, мм	h, мм	h_1, мм	D	W_B	A	E	$T_П/T_З$
AUDI A5 2.0 TFSI QUATTRO	980–1205	1020	1405	1150	540–800	935	1375	1040/1845	490	1000	1060	368/ 480	930 (54,7)	770 (45,3)	1700	5,5/50	110*	150	4712	2810	1391	1854	1590/1575
BMW 3 SERIES GT 320d xDRIVE	985–1205	995	1370	1135	675–920	940	1350	1030/1940	450	950	1055	380/ 520	880 (48,1)	950 (51,9)	1830	4,5/60	165*	200	4824	2920	1508	1828	1541/1586

По защите двигателя.* *B_1 – по первому ряду сидений; B_2 – по второму.* *Красный цвет – замеры производителя.*

на Дмитровский полигон, где испытаем парочку на ходу.

И, должен признать, если коллеги захотят порулить, без тени сожаления уступлю и вытянусь сзади.

СПОРТ НАЗАД!

Дабы сэкономить пытливым читателям конверт и пару марок, избавив от необходимости обсуждать с редакцией смысл сравнения «несравнимых вещей», сообщаю: более подходящих соперников для этих автомобилей, даже несмотря на идеологические различия, попросту не существует.

Оба построены на платформах седанов D-класса, оба по факту – лифтбеки. Разница в заявленной снаряженной массе – 35 кг, в фактическом объеме багажников – 12 л. Там quattro – тут xDrive. Даже противостояние 225-сильного бензинового «Ауди» и всего лишь 184-сильного дизельного БМВ объясняется тем, что стоимость базовых версий наиболее близка именно с такими моторами. И вообще, к чему автомобилю, заявленному как «Гран Туризмо», избыточная мощность и ее вечный спутник – аппетит?

Дизельный мотор и правда прекрасно подходит дальнобойной «трешке»: звучит недурно, пусть и громковато, везет приблизительно на заявленные 7,9 с. Да и расходует, как ни крути, не больше 8,5 л на сотню! Конечно, по современным меркам премиум-производителей динамика не ошеломляет, однако напора моментного дизеля вполне достаточно для

уверенных обгонов на трассе. А работа классической гидромеханики, прекрасно ориентирующейся в своих восьми передачах, только облегчает этот процесс.

Общий темперамент автомобиля – усилие на руле, степень сжатия и ходы адаптивных амортизаторов, скорострельность коробки – можно менять при помощи режимов *Eco Pro*, *Comfort*, *Sport* и *Sport Plus*. Причем очень важно, что даже в «эко» подвеска не превращается в кисель и даже в «спорте» автомобиль остается настоящим «Гран Туризмо» – комфортным и мягким. Пожирающим километры разбитых дорог так же жадно, как его оппонент поглощает «девяносто пятый» под полным дросселем.

Если ездить на «Спортбеке» в свое удовольствие, показатели расхода едва ли упадут ниже 14-15 л/100 км. И это немного для машины, способной изумительными турбоподхватами привести в восторг даже тех, кто периодически имеет доступ к более быстрой технике. Крутящего момента практически столько же, сколько в дизельном БМВ. Однако полка намного длиннее, а значит, с самого низа до самого верха вам обеспечен неподдельный кайф!

Из «спорта» здесь только одноименный режим 7-ступенчатого робота S tronic, но это не мешает «Ауди» прописывать траектории с железнодорожной точностью, без паразитных раскачек и кренов. В салоне «Спортбека» тише, и лишь красивейший для рядной «четверки» баритон деликатно проникает внутрь на верхах. Не считая претензий задних пассажиров и жестковатой подвески, я не представляю, что может испортить настроение его водителю.

***

Стереотипы действительно не возникают на пустом месте, однако нередко так завладевают сознанием, что мы не замечаем перемен. Десятилетние «опели» давно не гниют. «За рулем» повествует не только о ремонте

Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
AUDI A5 2.0 TFSI QUATTRO	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	57
BMW 3 SERIES GT 320d xDRIVE	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	59

BMW

Audi

Под полом 380-литрового (по замерам) багажника – ниша для мелочовки. Отсутствие запаски вынуждает довериться шинам «ран-флэт».

Количество места для багажа производит впечатление – 368 л, по нашим замерам. Под полом – докатка.

НА ДНЕ

Агрегаты **БМВ** предохраняет металлическая защита, двигатель **«Ауди»** – панели из стекловолокна. Хороши оба варианта, однако щиткам «спортбеков» придется принимать удар чаще: в отличие от БМВ с клиренсом 165 мм, здесь под защитой символические 110 мм.

Audi

BMW

российских авто «на коленке». А современные БМВ способны переигрывать интерьером признанных корифеев из числа «ауди», уступая в вопросах азарта и удовольствия за рулем.

Я очень рад, что близкие на бумаге автомобили в жизни оказались столь непохожими. Каждый из них чертовски хорош в чем-то своем, а потому ответ на вопрос «что выбрать?» в этот раз очевиден как никогда.

«Спортбек» прекрасно подойдет обеспеченным молодым людям, обожающим драйв и эмоции. Не обремененным семьей. Его стильный силуэт притянет взгляды даже в самых фешенебельных кварталах, а 2-литровый турбомотор нарисует на лицах обитателей салона улыбки.

В дизельном БМВ атмосфера спокойнее. И хотя он также способен доставлять удовольствие от активной езды, видится мне скорее семейным шаттлом для поездки в отпуск. Экономичным, в меру быстрым и необыкновенно комфортным для БМВ. Сочетание этих качеств – редкое и ценное свойство.

И если вам скажут, что в тестах Кулешова побеждают только «Мерседес» или «Ауди», знайте: это чистой воды стереотип. ЗР

Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
AUDI A5 2.0 TFSI QUATTRO	9	9	8	8	8	9	10	9	10	9	7	8	7	8	8	8,5
	↑ Великолепная динамика, хорошая шумоизоляция, азартное шасси, качественная отделка.								↓ Подвеска жестковата, задний ряд тесен, дорожный просвет мал, обзорность неидеальна.							
BMW 3 SERIES GT 320d xDRIVE	9	9	10	9	10	9	8	9	9	8	9	9	9	8	7	8,8
	↑ Прекрасный баланс управляемости и плавности хода, простор на заднем диване, хорошая обзорность, солидный дорожный просвет.								↓ Динамика могла бы быть и лучше, а звук двигателя – тише. Запаски нет в принципе.							

■ **Рабочее место водителя.** Кресла дуэлянтов схожи по профилю и жесткости – оба хороши. Трудно придраться и к органам управления. **Максимальной оценкой за обзор БМВ обязан четырем внешним камерам.** Однако и без них водитель в GT видит больше, чем в «Спортбеке».

■ **Салон.** Благодаря богатству оснащения БМВ не уступает «Ауди» ни эргономикой, ни ощущением качества. А в чем-то и превосходит: размещение подстаканников здесь логичнее, удобнее расположен джойстик мультимедийной системы. **Гигантский запас для ног пассажиров приносит GT 10 баллов за заднюю часть.** Похвалы заслуживают багажники обоих автомобилей.

■ **Ходовые качества.** **Разгонная динамика 225-сильного «Спортбека» производит сильное впечатление**, как и собранное, вполне достойное силового агрегата шасси. БМВ управляется достойно, но азарта здесь меньше. Тормоза отличные у обеих машин.

■ **Комфорт.** «Ауди» тише конкурента, дизельный рокот которого временами назойлив. **По плавности хода БМВ выше на две головы – энергоемкости хватает даже на дорогах глубинки.** Более высокая **оценка «баварца» за климат** объясняется **подогревом заднего дивана** – у тестового «Ауди» его нет.

■ **Приспособленность к России.** **Дорожный просвет БМВ** по металлической защите двигателя – **165 мм.** Силовой агрегат «Ауди» защищают панели из стекловолокна, а клиренс значительно меньше – 110 мм. **Низкая оценка GT** в графе «Эксплуатация» **объясняется отсутствием запаски.**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретным соперником. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Маркетинг нередко расходится с делом, но на этот раз всё по-честному: азартный «Спортбек» понравится поклонникам активной езды, а мягкий и просторный «Гран Туризмо» – любителям дальних вояжей.

Михаил Кулешов

FIND NEW ROADS™

CHEVROLET

CHEVROLET NIVA

Грязи есть чего бояться

www.gm-avtovaz.ru

горячая линия: 8 800 200 00 76

дорожный просвет 200 мм

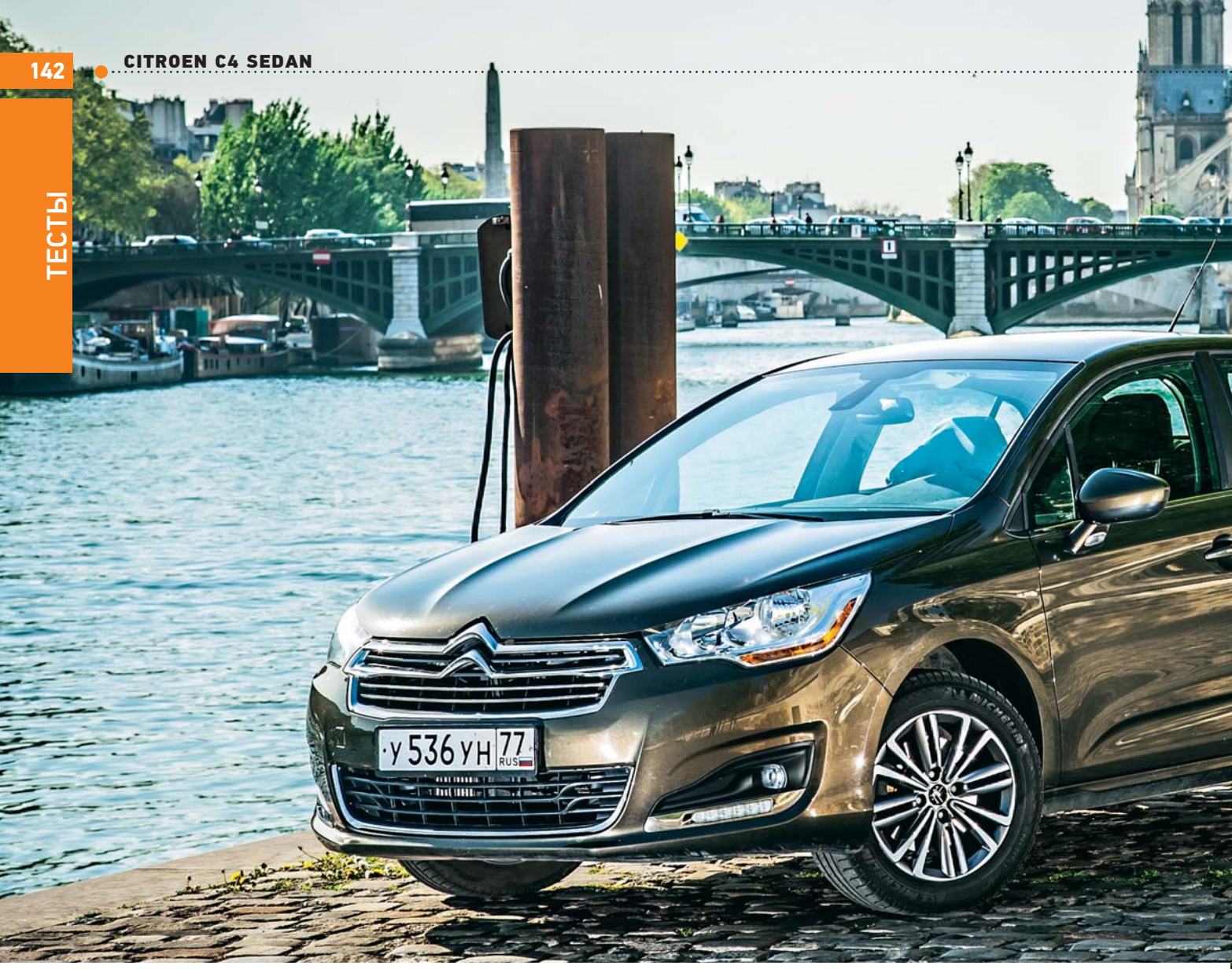
постоянный полный привод

угол съезда 35°

угол въезда 37°*

Комплектация представленного автомобиля может отличаться от фактической.
Реклама. Товар сертифицирован.
http://vk.com/chevrolet.niva
http://www.facebook.com/chevrolet.niva

* - параметры действительны для комплектаций L, LC, GLS, GLC, LE



В СИНХРОННОМ ПЕРЕВОДЕ

Российский «Ситроен-С4 Седан» отправился на историческую родину | **Цель** оценка авто французскими экспертами | **Пробег** 6600 км | **Авторы** Сергей Канунников, Владимир Соловьев

Вот и еще один водитель-сосед по уличному потоку в предместье Парижа сбросил скорость и с любопытством разглядывает непонятный «Ситроен» с экзотическими московскими номерами. Ну а наши коллеги – сотрудники крупнейшего французского журнала «Л'Отомобиль магазин», едва мы оказались возле здания, где расположена редакция, высыпали на улицу чуть ли не в полном составе. Недоверчиво переспрашивали: «Калюга?» (ударение, естественно, на последнем слоге). Ведь живьем такой «Ситроен» они тоже увидели впервые. Именно поэтому нам очень интересно получить их оценку российской машины и сравнить ее с нашей. Что нам «подсунули» на родине и как на это смотрят европейцы?

ЧИТАТЬ И СЧИТАТЬ ПО-ФРАНЦУЗСКИ

«О, какой же огромный багажник!» – эту фразу за пару дней мы услышали от парижских коллег неоднократно. К слову, наши вещи, взятые в почти двухнедельную командировку, в багажнике «Ситроена» выглядели очень скромно. Ну а французы вообще чрезвычайно практичны, потому 430-литровый объем (по нашим измерениям, 404 л) их приятно удивил.

Нам же понравилась придирчивость, с которой коллеги исследовали русский С4. Итак, слово эксперту «Л'Отомобиль магазин» Кристофу Конгрега. Мы к его оценкам добавили свои комментарии.

Очень много места на заднем сиденье. Для ног – на 60–80 мм больше, чем в пятидверном хэтчбеке. Причем даже для пассажира посередине. Но средний подголовник излишне выпирает.

Все, кто ездил на «Ситроене» сзади, отмечали простор. Разумеется, с поправкой на класс автомобиля. Средний подголовник действительно неудобен, но это место в салоне все-таки не самое востребованное.

Отделка очень добротная, не хуже, чем у французских машин. Не понравилась только пластиковая имитация металла на дверях и панели приборов. Боковая поддержка и поясничный упор сидений хуже, чем на хэтчбеке C4.

Пластик – дело вкуса. Нас не раздражает, некоторым даже нравится. А вот с оценкой сидений нельзя не согласиться. Изготовленные в России, скорее всего, дешевле французских и уж точно хуже. Особенно это ощутимо именно в таких поездках – с дневными пробегами под (а то и за) тысячу километров. Боковой поддержкой в таких ситуациях можно пренебречь, а вот поясница устает. Приходится ворочаться, периодически меняя позу.

Неточно работает климатик – для комфортной езды нужно выставлять меньшую, чем показывает прибор, температуру.

Абсолютно согласны! Но, по нашим наблюдениям, это свойство многих машин аналогичного класса. К показателям, высвечивающимся на колесиках, мы относимся как к неким условным единицам.

На этом автодроме некогда сертифицировали первую советскую «Ладу». Теперь туда попал российский «Ситроен». А нас, увы, не пустили. Французские коллеги говорят, что нужны специальные пропуска, ведь там тестируют и военную технику.

Французам так понравился багажник, что они не преминули загрузить его реальными чемоданами.

Разгон, эластичность, торможение… В общем, те же испытания, что мы проводим в Дмитрове.

У них – оптический датчик, а у нас – более современная GPS!

Коллеги, как и положено, провели полный комплекс замеров.

ШКОЛА РЕМОНТА

А если сломается? Грех не заехать на фирменную станцию «Ситроена» в Париже, не полюбопытствовать, что да как! Мастер-приемщик Жозе Тоннес с интересом осмотрел наш седан, подключил диагностический разъем и вынес вердикт: машина в порядке, но если что случится – починить можно всё. К нашему удивлению, французы готовы заменить даже те кузовные детали, которыми отличаются только российские седаны. Конечно, придется подождать.

Во Франции первое ТО «ситроены-С4» проходят после 30 000 км, следующие – через такой же пробег. У нас, напомним, межсервисный интервал 20 000 км, а масло надо менять каждые 10 000 км. Кстати, масло во Франции заливают такое же, как и у нас. Стоимость ТО во Франции 230–250 евро, что при нынешнем курсе к рублю даже дороже, чем в России. (В Западной Европе всё труднее найти что-то дороже, чем у нас.)

Что касается гарантии… Для автомобилей, проданных в России, она помимо родины действует в Азербайджане, Армении, Белоруссии, Грузии, Казахстане, Молдавии, Украине. Есть и так называемая транзитная гарантия. При нечастых поездках она распространяется на страны Балтии и Польшу.

Кристоф Конгрега: «Вот уж не ожидал, что когда-нибудь буду тестировать «Ситроен» из Калуги!».

Зимой можно выставить 20 – будет тепло. Весной комфортно при 17-18, ну а летом лучше поставить 15 и включить кондиционер. К отоплению и вентиляции претензий нет.

Подвеска фильтрует мелкие неровности хуже, чем у французского С4, на шершавом асфальте шумна. Зато на плавных волнах очень комфортна. Неплохой компромисс для стран с плохими дорогами.

Россиянам волны более знакомы, чем мелкие неровности. Вернее, на последние мы обращаем меньше внимания. Подвеска седана С4 неплохо справляется с российскими дорогами и даже с их жалким подобием: проверено неоднократно. Шум действительно есть. Причем не только на шершавом асфальте, но и на заметных неровностях, кои во Франции найти непросто.

Citroen C4 Sedan

(1,6 л, 150 л.с., 6-ступенчатый автомат)

	Замеры «За рулем», пробег 12 000 км	Замеры «Л'Отомобиль магазин», пробег 28 000 км
Разгон, с:		
0–60 км/ч	4,4	4,4
0–80 км/ч	7,0	7,0
0–100 км/ч	10,0	9,8
0–120 км/ч	14,2	14,0
0–140 км/ч	19,5	19,3
0–160 км/ч	27,8	27,1
Максимальная скорость, км/ч*	199,5	–
Торможение 100–0 км/ч, м	39,5	40
Замедление, м/с^2	9,8	9,7
Эластичность, с:		
60–100 км/ч	5,5	4,9
80–120 км/ч	7,2	6,7
Уровень шума в салоне, дБА**:		
80 км/ч	63,5	67
100 км/ч	65,6	68
120 км/ч	78,1	70

**Французские журналисты не измеряют максимальную скорость, считая, что она, как правило, совпадает с паспортной.*
***Для замеров «Л'Отомобиль магазин» скорость – 90, 110, 130 км/ч.*

Не понравился алгоритм управления тормозами. Велик свободный ход, после которого реакция на нажатие педали нарастает очень резко. Но в целом тормоза эффективны.

С претензиями к удобству управления спорить не стали. Возможно, мы просто уже привыкли к машине. А тормозной путь со 100 км/ч – на хорошем европейском уровне. Французы намерили 40 м, мы на предыдущих тестах – 39,5 м. Замедление у нас и у французов, таким образом, получилось почти одинаковое.

Корма более подвижна, чем у пятидверного хэтчбека. Впрочем, это нормально для автомобиля с увеличенными багажником и задним свесом. В поворотах машина откровенно стремится наружу, но система стабилизации эффективно пресекает скольжение. В целом седан управляется достаточно уверенно.

Согласны, управляемость «Ситроена» действительно очень неплоха. А вот поведение на больших скоростях нам не понравилось даже больше, чем французам. Вероятно, потому, что мы ездили быстрее и уж точно дольше.

Мы писали, начиная с отчета о марафоне «60 часов “За рулем”» (ЗР, 2013, № 8), что на высоких скоростях машина немного нервная, требует регулярного подруливания. Перед поездкой во Францию на всякий случай проверили углы установки колес – всё в норме.

Как известно, на отдельных участках немецких автобанов нет ограничений скорости. А график поездки побуждал порой держать стрелку спидометра

в районе 170. Ничего особо страшного нет, но некий дискомфорт из-за периодического желания автомобиля уйти с траектории все же ощущается. Естественно, боковой ветер заметно усиливает эффект.

Но это скорее не порок, а просто черта характера франко-русского автомобиля, обусловленная кинематикой российской подвески и, как правильно отметил французский эксперт, увеличенной кормой. Все-таки для российского семейного седана поведение на предельных скоростях не главная добродетель. До 120 км/ч автомобиль устойчив и спокоен, а для нашей страны этой скорости более чем достаточно.

В общем, вердикт французских журналистов гласит: «Ситроен-С4 Седан» – вполне достойный европейский автомобиль и очень хороший компромисс для разных условий эксплуатации. Просторный салон и – особенно! – багажник, возможно, заинтересовали бы и французских покупателей.

ДОВЕРЯЕМ-ПРОВЕРЯЕМ

Конечно, европейские дороги автомобиль практически не мучат. Но 6634 пройденных по ним километра все же добавили опыта общения с машиной.

Седан «Ситроен-С4» очень хорош в таких путешествиях. Мотор в 150 л.с. и коробка передач работают споро и энергично. Иногда, правда, раздражает некоторая задумчивость коробки при переходе от плавной работы педалью газа к более рваному режиму движения и наоборот. Но досада быстро проходит, когда коробка вновь адаптируется к твоему поведению.

В программе нашей поездки было и всестороннее общение с одним из самых удивительных автомобилей современности. Пока он на заднем плане. Обстоятельный рассказ – в одном из ближайших номеров.

При этом на шоссе машина экономична: на скоростях 100–120 км/ч расходует 7,3–7,6 л/100 км. У нас получилось 8 литров среднего расхода. С учетом плотного движения в европейских городах и автобановых скоростных «забегов» – очень достойно. С4 просторен и в целом комфортен. Шум, повторим, досаждает лишь на очень шершавом асфальте (французы это тоже отметили), на ровном же автомобиль тих. Причем даже на скоростях 150–160 км/ч аэродинамические шумы не раздражают. Вполне можно беседовать о вечном.

Сознаемся, было приятно, что франко-российский автомобиль, будучи экзотикой для Европы, показал себя там вполне достойно. Да и забег в шесть с лишним тысяч «кило» прошел без замечаний. Только бы не сглазить. ЗР

КЛУБ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

Наш маршрут до Парижа пролегал через Белоруссию, Польшу, Германию, Бельгию и Францию. Назад – через Германию, Чехию и вновь Польшу.

Самый длинный перегон до Парижа: Бяла-Подляска (польский городок примерно в 40 км от границы с Белоруссией) – Кёльн. Это 1300 км. Труден он еще и тем, что часть пути приходится на узкие польские дороги до Варшавы и на ее окраины.

Платить за скоростные дороги нужно в Польше, Франции и Чехии. В первых двух – соответственно пройденному километражу, в последней стране для езды по скоростным шоссе на границе нужно купить стикер на ветровое стекло минимум на две недели. Самый дорогой участок нашего пути – от Парижа на восток по A4 до Метца: 277 км обошлись в 22,9 евро.

Самая высокая разрешенная скорость – на шоссе в Германии: ограничений нет, есть лишь рекомендованные 130 км/ч. Правда, безлимитных участков с каждым годом всё меньше. В Польше на автострадах разрешена скорость до 140, в остальных западноевропейских странах – до 130 км/ч. Почти на всем протяжении белорусского участка M1 (E30) – до 120 км/ч.

Самая большая пробка встретилась на скоростном автобане под Дортмундом. На стояние и объезд по местным узким дорожкам потратили примерно 2 часа 20 минут.

Самый дорогой бензин – во Франции: 1,624 евро за литр. Ну а самый дешевый пока все-таки в России – 31,5 рубля за литр (под Смоленском).

Имея при себе банковскую карту, запасаться валютами необязательно. Важно помнить: в Польше даже на заправках принимают лишь злотые и карты. В придорожных кафе – тем более. А вот в Чехии топливо продают и за евро, но чеки дают в кронах. В Белоруссии на заправках принимают карты, белорусские и российские рубли, а также евро. Правда, сдачу, по крайней мере часть, могут дать местными денежными знаками.

Пара слов об удобствах для автомобилистов. В России, Белоруссии, Польше, Чехии, странах Бенилюкса и во Франции туалеты на заправках бесплатные. В Германии придется выложить от 50 до 70 евроцентов. Но по выданной автоматом квитанции вам скостят с покупки в буфете 30–50 евроцентов. Таким образом, стоимость полезной услуги составит всего 0,2 евро.

Самая дорогая парковка – в Париже: в подземной за ночь возьмут 37 евро. В Праге ночь обходится примерно в 19 евро. Бесплатно автомобиль можно запарковать, как правило, лишь в маленьких городках.

Даже в маленьких городках необычный автомобиль с необычными номерами очень часто вызывал повышенный интерес.

На родине знаменитой марки памятник легендарному гоночному «Бугатти-35» просто обязателен!

БЮРО ПУТЕШЕСТВИЙ
За рулем
105082, Москва, ул. Бакунинская, д.72
т. 495 961 11 51, т/ф 495 961 11 50
http://travel.zr.ru,
e-mail: turburo@zr.ru zrtravel@zr.ru
"АВТОТУРЫ БЕЗ ГРАНИЦ!"
ПОЕЗДКИ НА СВОИХ АВТОМОБИЛЯХ
ТУР В КАВАЛЛИНО
(рядом с Венецией)
Польша – Прага (2 ночи) – Каваллино (неделя на море) – Вена (2 ночи) – Венгрия
от 22 500 руб.
ТУР В ТЕРРАЧИНА
(между Римом и Неаполем)
Венгрия – Вена (2 ночи) – Верона (1 ночь) – Террачина (неделя на море) – Милан (1 ночь) – Дрезден (2 ночи) – Польша
от 31 500 руб.
ТУР В БОЛГАРИЮ
(неделя на море)
от 9 800 руб.
БЛИЦ-ТУР В ЕВРОПУ
Будапешт (1 ночь) — Вена (2 ночи) — Прага (3 ночи) — Дрезден (1 ночь)
от 18 900 руб.
БЕССРОЧНОЕ ПРОЖИВАНИЕ ПЕНСИОНЕРОВ В БОЛГАРИИ
66 590 руб.
в месяц на двоих
РАЗРАБОТКА ИНДИВИДУАЛЬНЫХ МАРШРУТОВ
реклама

ВСТЫК-ВНАХЛЕСТ

11 составов для склеивания пластика | **Чинил** детали из АБС Евгений Михалкевич

Пластмассовые детальки ломаются довольно часто, вот мы и решили выяснить, на что лучше потратиться – на новенькое изделие или на клей. Для проверки эффективности цианакрилатных клеев мы использовали один из самых распространенных в автомобиле пластиков – акрилонитрилбутадиенстирол, или, попросту, АБС. Нарезали пластины для склеивания встык и внахлест. Поскольку у пластиковых деталей поверхности бывают как гладкие, так и шершавые, решили оценивать возможности конкурсантов на разных комбинациях.

Из испытанных составов два являются двухкомпонентными. Забегая вперед, отметим: если использовать их без флюса, то прочность склеивания становится никакой. Для интереса привлекли на помощь пищевую соду – вдруг с нею лучше? Флюсовым препаратам сода понравилась, а остальные, скажем так,

3M Scotch-Weld, Англия

Цена 520 руб.

Удобная упаковка, большой объем. Прост в использовании. Глянцевые поверхности склеивает намертво, шершавые разрываются с большим трудом. Есть инструкция на русском.

С открытой пробкой быстро сохнет носик-дозатор.

ABRO Super Glue, США

Цена 35 руб.

Не смогли обнаружить плюсы.

Проверить клей не удалось! Открутив пробку, обнаружили засохшую массу. (Дата вскрытия упаковки – апрель 2014-го, срок годности клея – до 2015 года.) Невнятная инструкция на русском языке.

Cosmofen CA 12, США

Цена 200 руб.

Удобный флакон, большой объем (20 г), инструкция на русском языке.

Прочностные показатели на среднем уровне. Склеенные встык детали удалось разломить одним пальцем.

Внахлест – то же самое. На колпачке, закрывающем дозатор, после использования остаются капельки засыхающего клея.

DoneDeal, США

Цена 140 руб.

Есть кисточка в колпачке, ею можно равномерно наносить клей как на ровные, так и на криволинейные труднодоступные поверхности. Неплохо справился с гладкими участками, усилие на излом среднее. Есть инструкция на русском языке.

Маленький объем: всего 5 г. Пластинки, склеенные встык, распались от легкого нажима. Слабые показатели на отрыв как на гладких, так и на шершавых поверхностях.

Hosch, Германия

Цена 1250 руб.*

Очень эффективен во всех вариантах склеивания, причем как на гладких поверхностях, так и на шершавых.

При таком же, как у RapidFix, размере тюбика (25 мл) и близкой цене изготовитель сэкономил: клея здесь меньше. Малоэффективен без добавления флюсового порошка. Сложно использовать двухкомпонентный клей на вертикальных плоскостях: флюс попросту осыпается. Высокая стоимость.

**Двухкомпонентный.*

не ухудшили своих показателей. В то же время явный плюс от соды есть: например, возможность заполнения пустот в местах, где отсутствуют частицы пластика. Скажем, не всегда удается собрать все фрагменты разбитого бампера, а дешевая сода будет в этом случае в самый раз. Подсыпая соду и смачивая ее клеем, восстанавливаем потерянные кусочки. Когда высохнет, останется зашлифовать, загрунтовать и покрасить.

Тем, кто решит что-то склеить, по секрету сообщим, что все испытанные нами клеи не дружат с подвижными частями и не любят изгибных нагрузок. Также они предпочитают комнатную температуру: как правило, при нагреве склеенные детали разваливаются. Наши комментарии – в фотогалерее, образцы расположены в алфавитном порядке.

И последнее: старайтесь беречь пластик! Склеить-то можно, а целая деталька все-таки лучше. ЗР

Wurth Klebfix, EC

Цена 457 руб.

Есть инструкция на русском языке.

Образцы, склеенные встык, сломались при легком нажиме. Внахлест – ситуация не лучше, независимо от вида поверхности. Маленький объем флакона: всего 5 г. В носике тюбика скапливается засохший клей, перекрывая сечение дозатора.

Liqui Moly, Германия

Цена 275 руб.

Хорошие показатели внахлест на шершавых поверхностях. Удобный дозатор. Быстро сохнет. Инструкция на русском языке, в которой меры предосторожности выделены красным цветом.

Склеенные встык пластины разломились по шву от легкого усилия. Посредственные показатели в остальных замерах. Объем тары 10 г.

Loctite 406

Цена 395 руб.

Большой объем – 20 г. Удобно наносить, хорошо растекается по поверхности. Прочно склеил поверхности встык, большое усилие на излом. Очень достойные показатели при отрыве образцов, склеенных внахлест, причем как с глянцевыми, так и с шершавыми поверхностями.

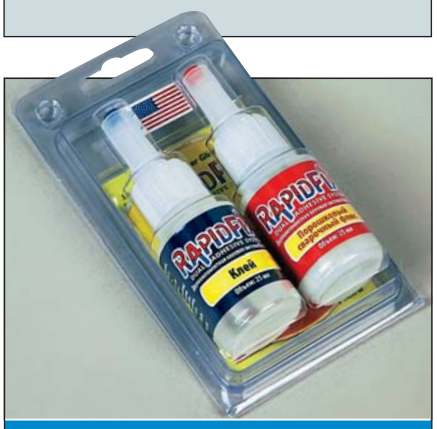
Инструкция на русском языке неаккуратная, вдобавок выцвела.

Permatex Super Glue, США

Цена 430 руб.

Самый большой объем в данном тесте – 28 г. Удобный носик-дозатор. Хорошо растекается.

Невелико усилие на излом при склейке встык, средние показатели при склеивании внахлест для любых поверхностей.



RapidFix, США

Цена 1200 руб.*

Большой объем: 25 мл. Хорошие прочностные показатели с использованием флюса во всех видах теста. Инструкция на русском языке.

Неудобно клеить вертикальные поверхности. Малоэффективен без флюсового порошка, в однокомпонентном варианте склеивающие свойства на уровне самых слабых образцов. Высокая цена.

**Двухкомпонентный.*

Супер Момент Макси, Ирландия

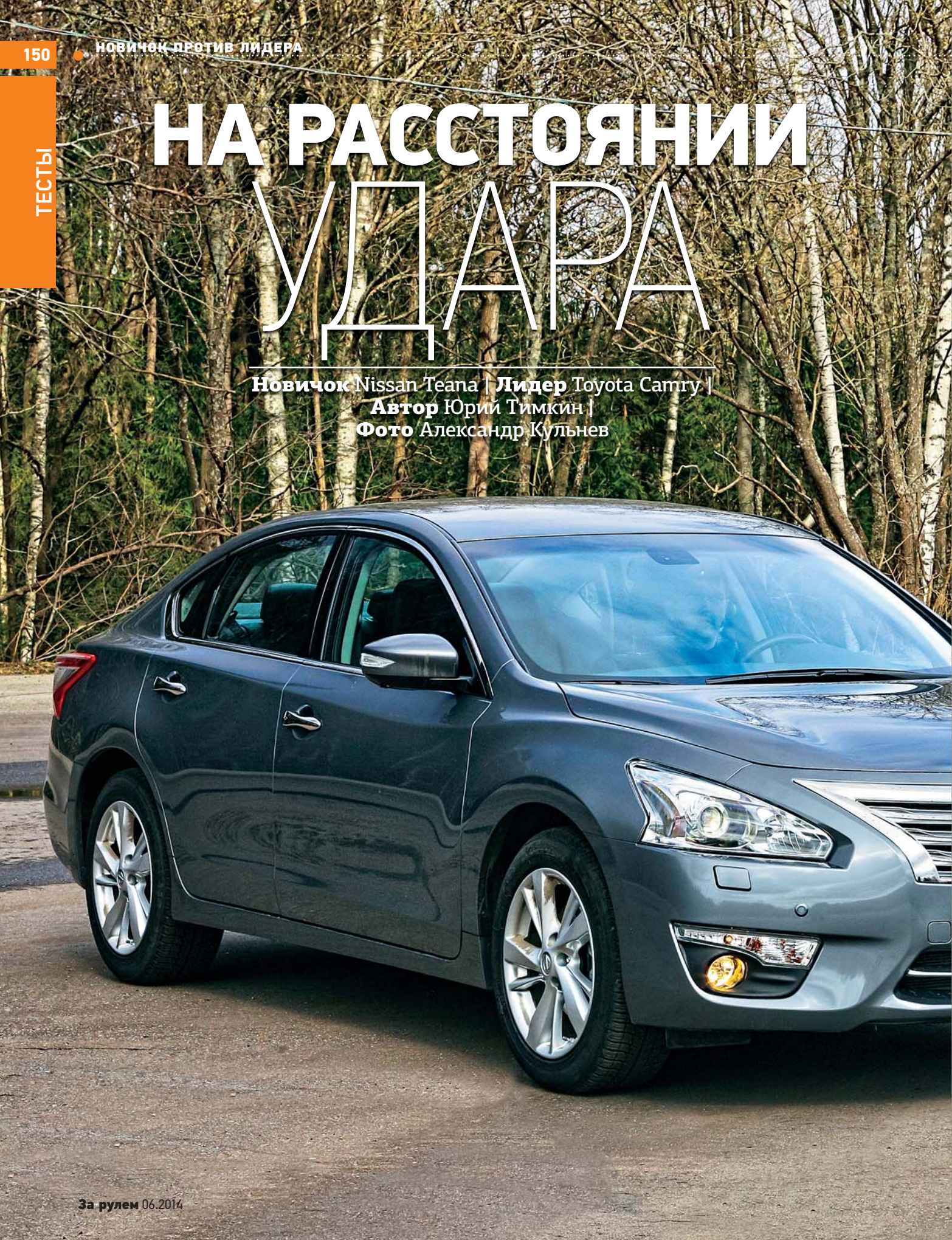
Цена 195 руб.

Большой объем – 20 г, удобная упаковка. Великолепные склеивающие свойства, самое высокое усилие на излом при склеивании встык. Внахлест – отличные показатели на всех поверхностях. Инструкция на русском языке.

Минусов не нашли.

НА РАССТОЯНИИ УДАРА

Новичок Nissan Teana | **Лидер** Toyota Camry |
Автор Юрий Тимкин |
Фото Александр Кульнев



Nissan Teana

Дебютировал в 2014 году. Создан на основе «Ниссана-Алтима», представленного двумя годами ранее. В отличие от «Теаны» прошлого поколения, доступен исключительно с моноприводной трансмиссией.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,5 л (173 л.с.), 3,5 л (249 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Elegance, Luxury, Premium.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 083 000–1 497 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензиновый 2,5 л, 173 л.с., вариатор, Premium, 1 333 000 руб.

Toyota Camry

Премьерный показ девятого поколения модели состоялся в 2011 году. Весной 2014-го показана модернизированная машина, которая поступит в продажу в России не ранее осени текущего года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,0 л (148 л.с.), 2,5 л (181 л.с.), 3,5 л (249 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 4- либо 6-ступенчатая автоматическая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Стандарт», «Стандарт Плюс», «Комфорт», «Классик», «Элеганс», «Элеганс Плюс», «Элеганс Драйв», «Престиж», «Люкс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 969 000–1 503 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензиновый 2,5 л, 181 л.с., автомат, «Престиж», 1 307 000 руб.

На российском рынке в сегменте Е – застой. Почти десятилетие здесь хозяйничает «Тойота-Кэмри», в разы обгоняющая ближайших преследователей по тиражам. Соотечественники полюбили этот седан за высокую надежность, простор и комфорт. Ну и за сравнительно доступную цену, чего удалось добиться благодаря российской сборке. Впрочем, основного конкурента тойотовского бестселлера тоже выпускают под Питером, однако такого успеха он не снискал. Может, новому поколению «Ниссана-Теана» по плечу свергнуть короля с пьедестала?

Nissan Teana

Пользоваться кнопками на руле «Теаны» удобнее, чем в «Кэмри».

Интерьер стал строже и лаконичнее, потеряв при этом изюминку, присущую салонам прошлых «теан».

Из-за прямого паза селектора вариатора всё время промахиваешься мимо режима *D* – рычаг проскакивает в положение *Ds*.

Камеры кругового обзора здорово облегчают маневрирование в стесненном пространстве.

Приборы можно принять за трехмерные – этот эффект создает дисплей, установленный в другой плоскости.

Кресла «Ниссана» не отличаются удобством. В них устаешь быстрее, чем в тойотовских.

Бардачок неприятно удивил отсутствием подсветки.

Серебристая накладка «Боуз» отражается в ветровом стекле, отвлекая водителя.

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Андрей ЗУЕВ
владелец «Ниссана-Теана» (пробег 3200 км)

Меня можно назвать теановодом в третьем поколении. Первый седан я приобрел подержанным, соблазнившись солидной внешностью и просторным салоном. И не прогадал! На протяжении 43 000 км автомобиль меня только радовал. К тому же за два года он ни разу не сломался – я менял только расходники. Над приобретением «Теаны» нового поколения долго не раздумывал: шикарнее отделка, богаче комплектация. Да и просто дизайн понравился. Ездил и горя не знал; легко продал, едва кончилась гарантия. Взамен приобрел полноприводную версию – помимо четырех ведущих привлек увеличенный просвет. Здорово, когда в метель едешь уверенно, словно на кроссовере.

Но вот опять гарантия закончилась, пора менять машину. Посетил ставший родным дилерский центр и увидел новую «Теану», одну из первых в городе. Не столь пафосная внешность меня не смутила – напрягло существенное повышение цен в течение последних трех лет. Посчитал, сравнил с конкурентами – оказывается, все подорожали. В общем, взял «Ниссан». Первые впечатления: седан стал более вертким, легким в управлении. Вариатор работает шустрее – по ощущениям, автомобиль ускоряется охотнее. Отдам должное и системе кругового обзора: теперь могу доверить жене выгнать машину из гаража. Надеюсь, что надежность окажется на привычном для «Ниссана» уровне. И еще: верните оттоманку!

РЕНЕССАНС КОНСЕРВАТИЗМА

Прошлое поколение ниссановского бизнес-седана отличалось помпезным дизайном: смотрелось богато, но тяжеловесно. Теперь приоритеты изменились и седан получил более стремительную (если не сказать агрессивную) внешность. Удивительное дело: несмотря на увеличение габаритов, «Теана» выглядит компактнее предшественницы. «Кэмри» на ее фоне – оплот консерватизма.

Подобная картина вырисовывается и в салоне «Тойоты». Сдержанный

Управиться с этой армадой кнопок, не потеряв концентрации, – та еще задачка.

Помпезный стиль! Основная претензия – накладки под дерево смотрятся дешево.

Кресла просты, но в них на редкость уютно.

Сразу три дисплея на панели приборов – сомнительное разнообразие.

Перчаточный ящик «Тойоты» по вместимости уступает ниссановскому.

дизайн не вызывает эмоций: вышел из машины и забыл напрочь, как оно там выглядит. Ощущение праздника привносит разве что щегольская двухцветная отделка. Зато комфорт и эргономика хороши. Особенно понравились удобные мягкие кресла, удивляющие внушительными диапазонами регулировок. Внятные приборы, приятный пухлый руль. Все четыре электростеклоподъемника – с автоматическим режимом: редкий случай для «японцев». Хотя в целом по части оснащения «Кэмри» далека от современных стандартов. Подогрев руля, вентиляция передних кресел, камеры кругового обзора, системы контроля слепых зон и полосы движения – ни одной из этих опций, ставших нормой в сегменте Е, покупатель «Тойоты» не получит даже за доплату.

Всем перечисленным тестовая «Теана» располагает. Надо сказать, ее салон тоже сменил имидж. Узнаваемый корпоративный дизайн с шайбой управления на центральной консоли остался в прошлом. В настоящем же – безликая архитектура передней панели, неуловимо напоминающая скучноватую тойотовскую. Вроде всё на месте, однако глаз не радует. Отделочные материалы добротные, – по сравнению с прежней «Теаной» сделан приличный шаг вперед. Особенно порадовала перфорированная кожа на креслах. Жаль только, что сами сиденья не очень удобны: короткая подушка с бугром под бедрами и такая же кургузая спинка сразу не понравились, а уже через часполтора езды захотелось выйти размяться.

Пересаживаюсь в правое кресло: помнится, на прошлые «теаны» устанавливали сиденье-оттоманку. Увы, ради удешевления от него отказались. Во втором ряду тоже заметны признаки экономии. Так, центральный подлокотник лишился блока управления магнитолой, а диван – вентиляции. Просторнее здесь не стало – над головой по-прежнему маловато воздуха, ступни приходится втискивать в узкую щель под передними сиденьями, напольный туннель великоват. В общем, условия далеко не райские.

«Кэмри» на этом фоне – почти представительский седан. Запас пространства королевский! Восседая здесь, сразу понимаешь, почему эту машину охотно покупают в качестве персоналки. «Тойота» превосходит оппонента и в мелочах: просторнее кармашки в дверях и на спинках передних кресел, напольный туннель

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Евгений СЛИПУХОВ
владелец «Тойоты-Кэмри» (пробег 12 000 км)

Выбирал среди всех автомобилей стоимостью до полутора миллионов рублей, очень многие из них тестировал. Анализировал, читал отзывы. Назовите мне любую машину в этом ценовом диапазоне, и я объясню, почему ее не купил. Считаю, что «Кэмри» не самая привлекательная в плане дизайна, но с учетом остальных критериев (качество, ликвидность, ходовые качества, обслуживание, клиренс) она лучшая в классе. Несмотря на короткие межсервисные интервалы, эксплуатация «Тойоты» необременительна благодаря феноменальной надежности. В машине нравится абсолютно всё. По-моему, единственный минус – лакокрасочное покрытие. Оно безумно слабое: коррозия поражает капот примерно каждой десятой «Кэмри» – не важно, российской или японской.

У задних пассажиров отняли возможность управления магнитолой – на подлокотнике остались только клавиши подогрева.

Второй ряд не тесен, но и только. С простором «Кэмри» никакого сравнения!

Обе половинки спинок складные. «Тойота» такой возможности не предоставляет.

Редкое сочетание: камера заднего вида с омывателем.

В объеме багажник «Ниссана» уступил конкуренту совсем чуть-чуть. А вот ширина проема меньше заметно.

Данные производителя

Модель	NISSAN TEANA	TOYOTA CAMRY
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Снаряженная/полная масса, кг	1495/1950	1550/2100
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,8	9,0
Максимальная скорость, км/ч	210	210
Радиус поворота, м	5,8	5,5
Топливо/запас топлива, л	А92/68	А95/70
Расход топлива: городской/загородный/смешан. цикл, л/100 км	10,2/6,0/7,5	11,0/5,9/7,8
Выбросы CO_2, г/км	180	183
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	2488	2494
Степень сжатия	10,0	10,4
Мощность, кВт/л.с.	127/173 при 6000 об/мин	133/181 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	234 при 4000 об/мин	231 при 4100 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	CVT7	А6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/з.х.	2,63–0,38/1,96*	3,30/1,90/1,42/1,00/0,71/0,61/–/4,15
Главная передача	4,83	3,82
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	215/55R17	215/55R17

**Диапазон вариатора/задний ход.*

чисто символический. В подлокотник встроен блок управления магнитолой и «погодой» (климат-контроль в «Кэмри» трехзонный). Но самое главное преимущество – электрорегулировка наклона спинки дивана. Такой привилегии в этой ценовой категории больше ни один автомобиль не предоставляет.

ГЕГЕМОНИЯ СОХРАНЯЕТСЯ?

Прежде «Теана» выделялась среди соперников 6-цилиндровым двигателем уже в базовом исполнении. Теперь всё куда прозаичнее: рабочий объем тот же (2,5 л), однако цилиндров четыре. Потеря? Не соглашусь. Мощность выросла, расход топлива упал. Динамика вполне убедительная: «Ниссан» уверенно ускоряется с самых низов и не теряет прыти, даже когда стрелка спидометра минует отметку «100».

Как и прежде, «Теану» предлагают исключительно с бесступенчатой трансмиссией «Икс-троник». Но в ходе смены поколений вариатор серьезно модернизировали, повысив его отзывчивость. Больше никакой тягомотины – ускорения моментальные, без раздумий и сомнений, причем даже в обычном режиме *Drive*. Перевожу селектор в крайнее положение (*Ds*), и градус

Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
NISSAN TEANA	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	142
TOYOTA CAMRY	10 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	104

эмоций возрастает: мотор выходит на более высокие обороты, а вариатор успешно имитирует переключение передач. Жму боковую кнопку на селекторе, и двигатель старается держать обороты, помогая тормозить. Толковая вещь!

В делах «сердечных» «Тойота» понравилась меньше. А ведь ее двигатель мощнее, вдобавок паспортный разгон до сотни заметно быстрее, чем у оппонента: 9,0 против 9,8 с. Но это только цифры, на практике же управлять ускорением «Кэмри» не очень удобно: своенравный автомат меняет передачи с большими задержками и не всегда своевременно. Переход в спортивный режим мало что дает: заминки при переключениях не исчезают, просто мотор принимается

Отсутствие складной спинки у заднего дивана отчасти компенсирует лючок для длинномеров.

Простор во втором ряду поистине чемпионский.

Электрорегулировку спинки дивана в этом ценовом сегменте больше никто предложить не может.

ТЕХНОЛОГИЯ
ПОБЕДЫ

НОВАЯ ЛИНЕЙКА
ШПАТЛЕВКИ | ЛАКИ | ГРУНТЫ

175
РУССКИЕ КРАСКИ

подробности на сайте
www.vika-color.ru
тел. (4852) 49-29-41/42/43/81

на правах рекламы

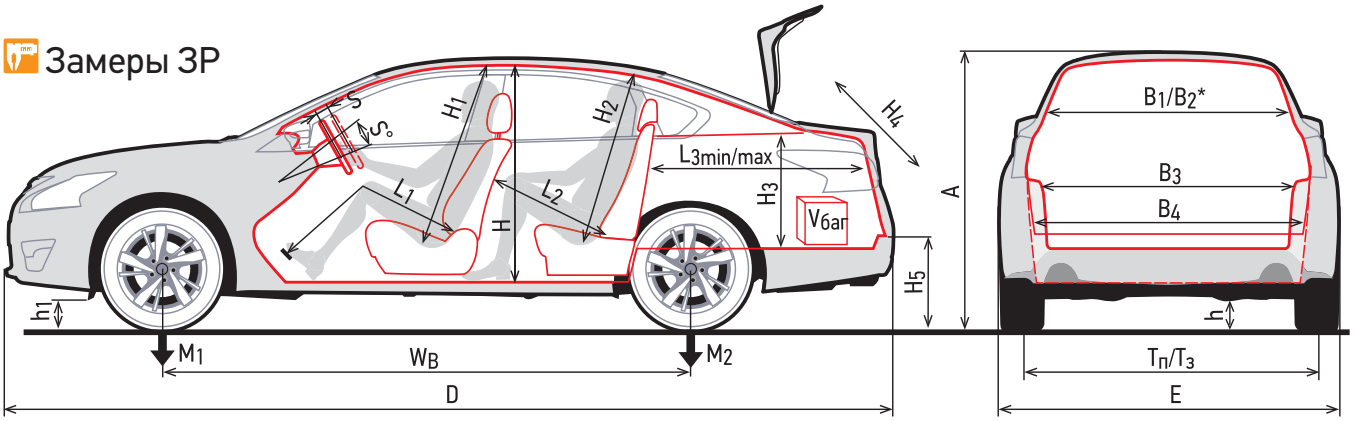
Комплектации и цены Nissan Teana 2.5

Комплектация	Elegance	Luxury	Premium
Начальная цена, руб.	**1 083 000**	**1 203 000**	**1 333 000**
Доступные опции			
Круиз-контроль	базовое оснащение		
Камера заднего вида	–	базовое оснащение	
Система кругового обзора	–	–	базовое оснащение
Датчик дождя	базовое оснащение		
Система Intelligent Key	базовое оснащение		
Пуск двигателя кнопкой	базовое оснащение		
Навигатор	–	–	базовое оснащение
Кожаный салон	–	базовое оснащение	
Электроприводы водительского кресла	–	базовое оснащение	
Вентиляция передних сидений	–	–	базовое оснащение
Подогрев задних сидений	–	базовое оснащение	

Комплектации и цены Toyota Camry 2.5

Комплектация	«Комфорт»	«Элеганс»	«Элеганс Плюс»	«Престиж»
Начальная цена, руб.	**1 087 000**	**1 170 000**	**1 206 000**	**1 307 000**
Доступные опции				
Круиз-контроль	–	базовое оснащение		
Камера заднего вида	базовое оснащение			
Датчик дождя	базовое оснащение			
Система Intelligent Key	–	–	–	базовое оснащение
Пуск двигателя кнопкой	–	–	–	базовое оснащение
Навигатор	–	–	–	базовое оснащение
Кожаный салон	–	базовое оснащение		
Электроприводы водительского кресла	–	базовое оснащение		
Подогрев задних сидений	–	–	–	базовое оснащение

Замеры ЗР



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{6аг.}$, л	B_4, мм	H_5, мм	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./ S, мм	h, мм	h_1, мм	D	W_B	A	E	$T_П/T_З$
NISSAN TEANA	995–1200	1030	1430	1195	655–890	935	1395	1130/2025	390	930	485	420/474	1000	700	888 (58,3)	634 (41,7)	1522	5,0/50	150	220	4863	2775	1482	1830	1560/1560
TOYOTA CAMRY	990–1200	1025	1470	1165	675–915	950	1475	1055	475	885	500	432/506	1050	730	899 (60,0)	605 (40,0)	1504	4,5/35	160	230	4825	2775	1480	1825	1575/1565

B_1 – по первому ряду сидений, B_2 – по второму. *Красный цвет – замеры производителя.*

Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
NISSAN TEANA	7	8	9	8	8	8	8	8	8	8	7	8	8	9	8	8,0
	⬆ Моторы способны переваривать 92-й бензин. Отзывчивый вариатор. Отличная обзорность.								⬇ Неудобные сиденья. Тесно сзади. Неровные стенки багажника.							
TOYOTA CAMRY	8	8	8	8	9	9	8	8	8	9	9	8	8	8	7	8,2
	⬆ Отменная плавность хода. Шикарные условия для задних пассажиров. Приличный дорожный просвет.								⬇ Спорный дизайн. Короткий межсервисный пробег. Перегруженный кнопками руль.							

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретным соперником. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для машин этого класса.

работать на более высоких оборотах. Лучше не суетиться и поехать расслабленно – тогда «Тойота» подарит покой и уют.

То же относится к прохождению поворотов. Попытаешься гнать – только расстроишься. Чрезвычайно легкий руль (хоть мизинцем крути!) практически лишен обратной связи и возвращающего усилия. К тому же из-за ярко выраженной недостаточной поворачиваемости «Кэмри» приходится буквально заправлять в скоростные виражи. В конце концов «Тойота» быстро погасила мой запал и я двинулся степенно. Всё тут же пришло в норму: оказалось, что и настройка рулевого не беспокоит, и поворотов машина не боится. Гармония!

Следует отдать должное плавности хода тойотовского седана: на щербатом асфальте он едет мягко и бесшумно, будто под колесами ковровая дорожка. Подвеске нипочем даже внушительные ямы – только кузов покачивается. Мягкое шасси играет злую шутку при разъезде с фурами – кузов болтает так, что с непривычки у меня пару раз засосало под ложечкой.

Прежде «Теана» отличалась схожими ездовыми повадками. Мягкая, вальяжная, комфортная. Но от былой плавности не осталось и следа – седан напоминает скорее «Мазду-6», нежели «Кэмри». Трещинки и заплатки на асфальте пусть не сильно, но ощущаются в салоне. Зато неровности посерьезнее подвеска нивелирует уверенно. Недостаточная поворачиваемость почти побеждена – авто охотно ныряет в повороты и четко придерживается заданной траектории. Флегматичный руль стал холериком – «Теана» теперь поощряет активное вождение!

Впрочем, обратная сторона медали отсвечивает нервозностью, суетливостью при быстрой езде по разбитому асфальту. Машина приплясывает, заставляет концентрироваться на дороге, так что вскоре устаешь. «Тойота» же в этих условиях летит себе как ни в чем ни бывало. Монолит! Если учесть, что у нас в стране большинство дорог максимум в удовлетворительном состоянии, то стоит признать: «Кэмри» подходит для них как нельзя лучше. Отменной плавностью хода она во многом и расположила к себе нашу тестовую группу. Но и по совокупности качеств «Тойота» превзошла оппонента, который, впрочем, в новом поколении изрядно прибавил: чтобы низвергнуть лидера с пьедестала, «Теане» не хватило всего нескольких точных ударов. ЗР

УЧТЕМ СТОИМОСТЬ

Поделив набранный балл на цену тестовой машины, убеждаемся, что покупка «Тойоты-Кэмри» – весьма выгодное вложение средств: на каждый потраченный рубль вы получаете больше плюсов.

Nissan Teana: 6,0
Toyota Camry: 6,3

Юрий Тимкин

БЕДНЫЙ РОДСТВЕННИК

Обслуживаем «Шевроле-Кобальт» | **Автор** Стас Панин

Chevrolet Cobalt

ДЕБЮТ: 2011 год, Буэнос-Айрес.
КУЗОВ: седан.
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,5 л, 105 л.с.
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М5, А6.
ПРИВОД: передний.
КОМПЛЕКТАЦИИ: LT, LTZ.
ЦЕНА: 483 000–572 000 руб.

Два автомобиля класса В на одной платформе – большая редкость. В одном из прошлых номеров (ЗР, 2013, № 11) мы писали про обслуживание «Авео». Теперь посмотрим, окажется ли дешевый соплатформенник «Кобальт» еще и более ремонтопригодным.

ЕДИНОЛИЧНИК

Для российского «Кобальта» доступен только один двигатель. На нашем рынке этот мотор не встретишь под капотом других «шевроле». В отличие от большинства своих собратьев по концерну «Джи-Эм», он имеет привод ГРМ с необслуживаемой цепью – не приходится тратить приличную сумму на регламентную замену ремня с роликами.

Привод навесного оборудования зависит от комплектации. Машины без кондиционера доступны для заказа, но в сервисе пока ни одной такой не видели. В остальных основной ремень снабжен автоматическим натяжителем. Для его замены придется сначала снять дополнительный ремень привода насоса ГУРа, который не имеет натяжного устройства. Нужно использовать специальный съемник или частично откручивать насос. Решение не самое удачное, ведь замена основного ремня предусмотрена через каждые 90 000 км пробега или десять лет.

Катушки зажигания спрятаны под пластиковой накладкой, в которую встроен маслоотделитель системы вентиляции картерных газов. Она закреплена на пяти болтах. Шланг вентиляции можно не снимать. Но если вы хотите полностью снять накладку, то нужно нажать на прямоугольный фиксатор на его замке. Вынуть катушки не составит труда, закреплены они обычными болтами. Регламент предписывает менять свечи через каждые 30 000 км пробега или два года.

Крышка воздушного фильтра держится на двух саморезах под «торкс на 25» и трех выступах, которые входят в прорези на корпусе. Ее нужно просто вынуть и немного отвести в сторону. Интервал замены 30 000 км.

Вокруг АКБ нет никакого пластика – ломать нечего. Ее металлический держатель закреплен всего одним болтом. Клеммы в обычном исполнении.

Замена топливного фильтра не предусмотрена регламентом. Но, учитывая наши реалии, когда-нибудь его нужно будет прочистить или заменить. Фильтр встроен в топливный насос и, к сожалению, недоступен как отдельная запчасть. Чтобы вынуть узел, придется снимать бак. Ведь, как и на «Авео», в кузове нет технологического отверстия.

МОКРОЕ ДЕЛО

Для сливной пробки двигателя нужен обычный ключ «на 15». В заводской защите картера под нее есть отверстие. Масляный фильтр расположен на передней части двигателя. Доступ не очень хороший. Чаще всего нужен съемник, силы рук может не хватить. Проще делать это снизу, но можно попробовать и сверху. Такой выбор полезен, когда нужно поменять только фильтр.

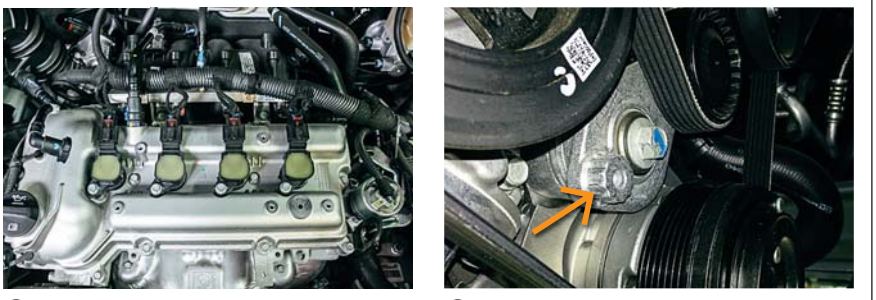
Наконец-то у обновленной механической коробки есть нормальные сливная и заливная пробки, пусть и под квадратную головку. На тот же «Авео» все еще ставят агрегат, у которого для слива масла нужно откручивать поддон. Формально оно залито на весь срок службы, но когда-нибудь придется проводить работы, предусматривающие его слив.

Гидромеханический автомат перекочевал с «Авео». Для доступа к сливной пробке защиту придется снять. Заливное отверстие – сверху агрегата, под большой пластиковой крышкой, а контрольное сбоку. Требуемый уровень масла на прогретой коробке – под кромку отверстия. В наши дни решение не самое замысловатое. Интервал замены – 75 000 км в тяжелых условиях эксплуатации и 150 000 км в обычных.

В системе ГУРа есть удобное место для слива жидкости. Формально масло залито на весь срок службы, но, как показывает практика, требует периодической замены. Его состояние хорошо видно в расширительном бачке. Если масло сильно почернело, не стоит тянуть с заменой.

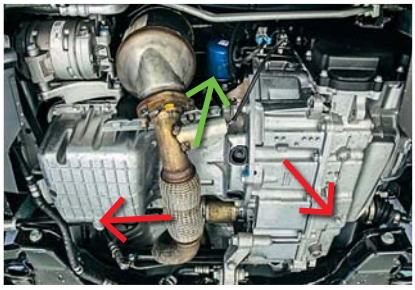
Сливная пробка антифриза расположена на радиаторе справа. Под ее штуцером в «телевизоре» есть сквозное отверстие. Правда, антифриз все равно будет растекаться во все стороны, поэтому для простоты слива наденьте на штуцер шланг. Для этой операции не нужно снимать дополнительные элементы – очень удобно. Интервал замены – 150 000 км пробега или пять лет.

Замена тормозной жидкости – через каждые два года. Штуцеры на тормозных механизмах расположены удобно. При замене передних колодок понадобится шестигранник «на 7» для направляющих, на которых закреплен суппорт. Конструкция задних барабанных тормозов обычная. Предусмотрено смотровое окно, чтобы можно было оценить износ колодок, не снимая барабан. Но воспользоваться им мешает балка. Видимо, инженеры сильно торопились, когда «знакомили» узлы друг с другом.



В отличие от многих моделей «Шевроле», у «Кобальта» катушки зажигания разделены. Для снятия их разъемов нужно сначала выдвинуть красный замок, а потом уже нажимать язычок фиксатора.

Для ослабления автоматического натяжителя ремня на его корпусе есть двенадцатигранник (■) под соответствующий ключ или головку «на 19».



Сливные пробки двигателя и автомата – обычные шестигранные болты (■). Масляный фильтр показан стрелкой (■).

Доступ к сливной пробке (■) на радиаторе очень прост – через нижнюю решетку бампера.

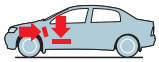
Заводская металлическая защита двигателя легкая и прочная, с удобным и надежным креплением. Но из-за больших вентиляционных окон нагребет немало грязи при штурме бездорожья.

Место для слива масла ГУРа расположено под основным ремнем навесного оборудования, рядом с компрессором кондиционера. Для доступа проще всего снять защиту картера.

Контрольная пробка АКП расположена сбоку агрегата, чуть ниже левого привода.

Сливную пробку МКП пришлось искать на ощупь. За большим отливом ее не видно в принципе.

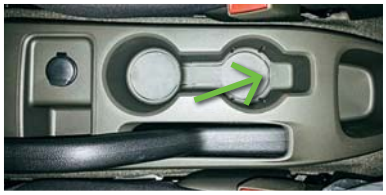
Заливную и по совместительству контрольную пробку МКП видно сразу. Она чуть выше левого привода. Правильный уровень масла – по кромке отверстия.



У крышки салонного фильтра два крепления по бокам (■). Их нужно нажать в направлении стрелки. Интервал замены фильтра 15 000 км.

Салонный фильтр спрятан за бардачком. Для его снятия нужно сжать боковые стенки с ограничителями откидывания (■). Сделаны они очень интересно – на подвижных площадках.

На крышке подкапотного блока предохранителей есть обозначения систем на английском и запасные предохранители. Салонный блок расположен в торпедо слева, и никаких обозначений на его крышке нет.



Механизм регулировки ручника спрятан под площадкой подстаканников. Снять ее можно простой отверткой, поддев со стороны, показанной стрелкой (■). А вот крутить гайку регулировки (■) неудобно – мало места.

Отдельные работы у дилера

Операция	Стоимость, руб.	Трудоемкость, нормочасы (1 нч = 1800 руб.)
Замена масла в ДВС (с масляным фильтром)	900	0,5
Замена воздушного фильтра ДВС	540	0,3
Замена топливного фильтра*	4500	2,5
Замена салонного фильтра	720	0,4
Замена АКБ	540	0,3
Замена ремня навесного оборудования	720	0,4
Замена антифриза	1440	0,8
Замена ПТК	1440	0,8
Замена передних тормозных дисков	2160	1,2
Замена ЗТК	3960	2,2
Замена задних тормозных барабанов	1080	0,6
Регулировка ручника	720	0,4
Замена свечей	1080	0,6
Замена масла МКП	1440	0,8
Замена масла АКП	1440	0,8
Замена передних щеток	180	0,1
Замена одной лампы внешнего освещения	540	0,3
Замена тормозной жидкости	1440	0,8
Итого	**24 840**	**13,8**

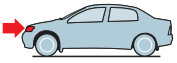
**Операция по трудоемкости приравнена к замене топливного насоса в сборе.*

ПОДСВЕТИ-КА

Радует, что не нужно снимать фары для замены ламп. Ведь тогда пришлось бы демонтировать еще и бампер. Доступ одинаковый и приемлемый с обеих сторон. Габариты и ходовые огни объединены в одной лампе. Хитрый разъем с замком снимать не нужно, достаточно повернуть патрон против часовой стрелки. С лампой поворотника всё аналогично.

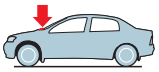
Лампа ближнего света закреплена привычной пружинной скобой. При замене нужно снять два резиновых чехла: на колодце под лампу и на ее разъеме. Первый сложно надеть обратно. Кроме колодца он плотно сидит на цоколе лампы и имеет три маленьких отверстия под контакты – трудно совместить с первого раза. Чехол на разъеме можно отвести в сторону, но это мало помогает: видимость из-за основного чехла очень ограниченная. Доступ к лампам в ПТФ только снизу. Нужно частично открутить подкрылок и отогнуть его.

Для замены лампы подсветки номера необходимо снять ее корпус. Для этого нужно нажать отверткой на язычок справа. Патрон лампы вынимаем поворотом против часовой.

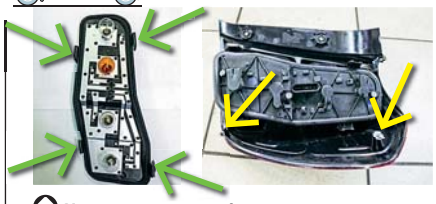


Патроны ламп габариток/ходовых огней (■) и поворотника в фаре (■) видны невооруженным глазом.

Вид резиновых чехлов на лампе ближнего/дальнего света сбивает с толку. А вот пружинная скоба и замок (■) сделаны адекватно.



Для замены щетки ее нужно перевернуть и, нажав на фиксатор, снять с поводка. При обратных действиях убедитесь, что фиксатор защелкнулся.



Направляющие в фонарях показаны стрелкой (■). Крепление платы для ламп: саморезы и пластиковые фиксаторы показаны стрелками (■).

Язычок на корпусе подсветки номера показан стрелкой (■).

В нишах кузова под фонари есть отверстие только для жгута проводки.

В роли запаски всегда выступает полноразмерное колесо. Весь необходимый инструмент спрятан внутри него.

Фонари придется снимать для замены ламп. Они закреплены на двух саморезах и двух направляющих, заходящих в пистоны кузова. Больших усилий для снятия не потребуется.

А вот дальше сюрприз – лампы закреплены на плате. Помимо саморезов ее держат четыре пластиковых фиксатора, язычки которых нужно сжать одновременно. Даже в теплом помещении было страшновато: как бы их не сломать. ЗР

Благодарим за помощь в подготовке материала дилерский центр «Тринити Моторс Белая Дача».

ИТОГ

«Шевроле-Кобальт» набрал 13,8 балла (они соответствуют суммарному количеству нормочасов, затраченных на проведение вышеперечисленных операций). В целом в обслуживании он и правда оказался проще и дешевле «Авео». Особых навыков от владельца не потребуется. Радует, что инженеры сделали правильную сливную пробку на механической коробке. Жаль только, что им не хватило задора прорубить окно в кузове под топливный насос.

GÜNTEX®
репутация профессионалов.

Новая торговая марка Güntex.

Решением вопроса шпатлевания алюминиевых, оцинкованных и фосфатированных деталей является применение полиэфирной шпатлевки Guntex 2K Holder Putty 333. За счет введения инновационных компонентов нет необходимости предварительно применять адгезионные грунты и создавать «шероховатость» поверхности, что значительно сокращает процесс ремонта. Дополнительное его преимущество в том, что не происходит разрушения защитного слоя подложки при обработке абразивом.

Guntex 2K Holder Putty 333 относится к разряду универсальных шпатлевок, что значительно расширяет ее применение на ремонт кузовных элементов из кузовной стали и пластика.

Произведено по технологии
и под контролем качества ASTA GmbH

ОАО «РУССКИЕ КРАСКИ»
РОССИЯ, 150002, г. Ярославль, ул. Б. Федоровская, 96
тел. (4852) 49-29-41/42/43/81
www.guntex-asta.com

Реклама

Skoda Octavia RS

ДЕБЮТ: 2013 год

ДВИГАТЕЛЬ: 2,0 л; 220 л.с. при 4500–6200 об/мин; 350 Н·м при 1500–4400 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 6-скоростной робот DSG.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ: 245 км/ч.

РАЗГОН: 0–100 км/ч за 6,9 с.

ЦЕНА: от 1 344 000 руб.

1 видео
см. с. 26

ГРАНИ СЦЕПЛЕНИЯ

Открываем кольцевой сезон тестом хот-хэтчей | **Соперники** Skoda Octavia RS, Ford Focus ST | **Автор** Вадим Никишев | **Фото** Георгий Садков

После зимних дорог ускорения, которые развивают горячие хэтчбеки на чистом асфальте «Смоленского кольца», кажутся непривычными. Да что там, при торможении комок к горлу подкатывает! Всё потому, что перед тестом мы обули машины в покрышки категории «Экстрим Перфоманс» – такие позволяют снять до 3 секунд на круге по сравнению с покрышками «Ультра Хай Перфоманс», которыми автомобили комплектуют на конвейере.

«Форд-Фокус ST» с 250-сильным мотором обули в распространенные среди любителей трек-дней шины «Хэнкук-Вентус R-S3». «Шкоду-Октавия RS» о 220 «лошадках» – в еще более популярную резину «Федерал-595 RS-R». В нашем недавнем тесте спортивных шин (ЗР, 2014, № 2) эти модели показали близкий результат на «Смоленском кольце» – разница во времени круга составила около 0,3 секунды. И, как показали замеры, в поворотах боковое ускорение достигает 1,2g!

Неудивительно, что организму требуется время на привыкание.

Ford Focus ST

ДЕБЮТ: 2012 год.

ДВИГАТЕЛЬ:
2,0 л; 250 л.с. при 5500 об/мин;
360 Н·м при 2000–4500 об/мин.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
6-скоростная механика.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ:
248 км/ч.

РАЗГОН: 0–100 км/ч за 6,5 с.

ЦЕНА: от 1 251 500 руб.

Но и «Форд-Фокус ST», который мы уже выгуливали на автодроме (ЗР, 2012, № 12), ведет себя иначе на более цепких шинах. Во-первых, на выходе из медленных шпилек под вторую передачу почти исчезло проскальзывание передних колес, а с ним и безжалостные удары, сотрясающие силовой агрегат, когда покрышки то срываются в букс, то вновь обретают сцепление. Вот так – стоило сменить шины на более подходящие, одна из претензий к автомобилю исчезла!

Но «нехватка» тормозов никуда не делась. Достойное замедление держится от силы три боевых круга, затем останавливаться всё сложнее. И без остужающего круга (лучше двух) в боксы лучше не заезжать – колодки дымят будь здоров. Поэтому Вика, владелица этого «Фокуса», уже занимается поиском подходящих вариантов. Непростое, как выяснилось, задание – найти серьезные тормоза на эту модель.

Хороший зацеп обострил другую особенность «эстэшки». В давешнем тесте мы отметили игривое шасси, которое позволяло под сброс тяги заправить машину в поворот. А на шинах «Хэнкук-Вентус R-S3» «Фокус», подобно заигравшемуся щенку, уже не замечает грани между забавой и агрессией – вполне может укусить! Точнее, порог как раз есть, и очень отчетливый. Вот ты ехал дугу с мощным ускорением, и вдруг – хоп! – задняя ось полетела обгонять переднюю. Просто потому, что чуть прикрыл газ, или немного изменилось покрытие, или же короткоходная

Салон новой «Октавии RS» стал благороднее, но спортивным его не назвать. Зато есть возможность выбрать спортивный режим через меню: изменятся тональность двигателя, усилие на руле и отклики силового агрегата.

Стандартный для «шкод» инструментарий с радиальной разметкой шкал не настраивает на боевой лад. Но претензий к информативности нет.

Дави клавишу, что на туннеле, хоть час – стабилизацию полностью не отключишь. Однако на асфальте она дремлет до самого экстренного случая: толковая настройка!

Стандартный для «эстэшек» блок дополнительных приборов полезен – после пятого круга подскочившая температура масла заставила сбросить темп.

Как и у «Октавии», фордовская комбинация приборов охов и ахов не вызывает. И точно так же нет нареканий по поводу читаемости.

Салон «Фокуса ST» рельефнее и теснее – возможно, оттого заряжает боевым духом.

подвеска допустила отрыв разгруженного заднего колеса. Так или иначе, без тщательного вкатывания сказать, когда начнется занос, не получится. Бодрит!

Новая «Шкода-Октавия RS» по сравнению с «Фокусом ST» куда спокойнее. Даже внешне. От обычных версий ее отличают легкие штрихи, тогда как у «Форда» гражданские и заряженные версии разнятся заметнее. По интерьерам, пожалуй, паритет – в каждой машине изначально реализованы разные концепции, поэтому оценки будут зависеть от личных пристрастий. Тем, кто любит строгость, – путь в салон «Шкоды», поклонникам молодежного стиля больше понравится передняя панель «Форда», которая и сегодня смотрится футуристично. Правда, консерваторам с кнопочным телефоном в кармане все же придется смириться с большим сенсорным экраном мультимедийного центра «Октавии», тогда как в «Фокусе» управление системами возложено на кнопки.

И в «эстэшке», и в «эрэске» не забыли вынести в зону прямой доступности кнопку отключения системы стабилизации. Если в гражданских «фокусах» третьего поколения через манипуляции с бортовым компьютером лишь отключаешь «противобукс», то в горячей версии электронику можно усыпить долгим нажатием на клавишу, пристроившуюся внизу консоли. У «Октавии RS» в «подвале» тоже есть аналогичная кнопка, и, хотя

Профиль хорош, установлены удачно, диапазон регулировок широк, поддержка средняя – особых претензий сиденья «Октавии RS» не вызывают.

система полностью не отключается, на асфальте этого достаточно. Честное слово, почти все модели, построенные на старой фольксвагеновской платформе PQ35, даже в либеральном режиме досаждают вмешательством электроники, – а здесь она реально допускает скольжения в разумных для автодрома пределах.

И характер управляемости пусть не столь озорной, как у «Фокуса ST», но приятнее, чем у прошлого поколения. Новая «Октавия RS» легче во всем – охотнее ныряет в поворот, живее меняет траекторию на подачу и сброс газа, быстрее разгоняется. Да, ее двигатель уступает фордовскому 30 л.с. и 10 Н·м, зато характер его ровнее, а смены передач берет на себя 6-ступенчатая коробка DSG – назвать ее медленной язык не повернется. Разве что тормоза и тут стали камнем преткновения. Нет-нет, по стабильности нагрева штатных механизмов «Шкода» выигрывает у «Фокуса» – они держатся вдвое дольше. Но настройки привода… Он легче-лучше-прозрачнее, чем у прежней «Октавии», но все же заметно уступает фордовскому. Там и свободный ход меньше, и ясности в том, что происходит с колесами, больше.

Сиденья с развитой поддержкой хорошо фиксируют худощавых. Но передний край подушки поднят слишком высоко и при выжиме сцепления давит на бедро.

Красивые диски, правда? Но на заезды мы предпочли поставить 17-дюймовые колеса с более цепкими шинами, благо скромные тормозные механизмы помещаются и в них.

Если по информативности тормозного привода «Фокус ST» выигрывает у «Октавии RS», то в стабильности уступает механизмам «Шкоды»: после третьего круга замедление ощутимо падает.

Виктория ФИЛАТОВА,
владелица «Форда-Фокус ST»

О заряженном «Фокусе» мечтала давно, еще когда выпускалось прежнее его поколение. Всё убеждала себя: вот следующей машиной обязательно станет «эстэшка»... При этом ездила на «Шкоде-Октавия RS» второй генерации. Возможность поменять машину подвернулась лишь с дебютом «Фокуса ST» третьего поколения. Машину выбирала, как говорится, по картинке, потом пришла в салон, озвучила сумму, которой располагала, – и всё получилось!

С самого начала знала, что буду ездить на трек-дни, и примерялась к другим машинам. Скажем, «Рено-Меган RS» – всем хорош, безумно быстр на треке. Но прокатилась и поняла, что не мое. Выбрала «Форд» – и не ошиблась.

Сейчас, проехав на новой «Октавии RS» по кольцу, могу сказать, что ее интерьер куда интереснее, чем у прежнего поколения. Но управляемость в быстрых режимах

осталась непонятой. (Возможно, я слишком присиделась к своему «Фокусу».) И еще считаю, что для трек-дней предпочтительнее честная механика, а потому соблазнить меня «Октавией» с DSG не получится.

Так что субъективно автомобили различаются заметно. Однако сказать, чьи сильные стороны перевешивают, затруднительно – обоим не стать эталоном на кольцевых трассах. А что покажет хронометраж? Под управлением нашего тест-пилота Олега Петрикова «Октавия RS» преодолела «Смоленское кольцо» за 1 минуту 52,4 секунды – достойный результат! Но «Фокус ST» все же быстрее: его время 1.51,4.

И для поклонника трек-дней, скорее всего, эта секунда будет решающей – несмотря на бóльшую практичность чешской машины. ЗР

АВТОНАБОР За рулем

Покупайте в гипермаркетах вашего города. Поставщик ООО ТД «За рулем»

реклама

БУДЕМ ЗНАКОМЫ

В российском сегменте малолитражек класса B пополнение – «ФАВ-Олей». Как заявил китайский производитель, машина вобрала в себя передовые немецкие автомобильные технологии, а также собственные технологические наработки. «ФАВ-Олей» оснащен 5-ступенчатой механической или 4-ступенчатой автоматической коробкой передач «Айсин-S40i» японского производства. Двигатель полуторалитровый, бензиновый, с системой VCT-I. В базовую комплектацию вошли фронтальные подушки безопасности, гидроусилитель руля, ABS, передние и задние электростеклоподъемники, кондиционер, радио с CD-проигрывателем и USB-портом. **Цена авто с МКП – 430 000 рублей. Модель с АКП на 20 тысяч дороже.**

ПЕРВЫЙ ПОШЕЛ!

В Москве открылся первый в России дилерский центр марки «Акура» – «Авторусь». В сервисном отделе автосалона десять постов, зоны приемки в сервис и выдачи новых автомобилей разделены. При желании клиенты, находясь в шоу-руме, могут наблюдать за процессом обслуживания своих автомобилей через специальные окна. Напомним, что российским покупателям «Акура» предлагает кроссоверы MDX и RDX. **Первый стоит от 2 499 000, второй – от 2 199 000 рублей.**

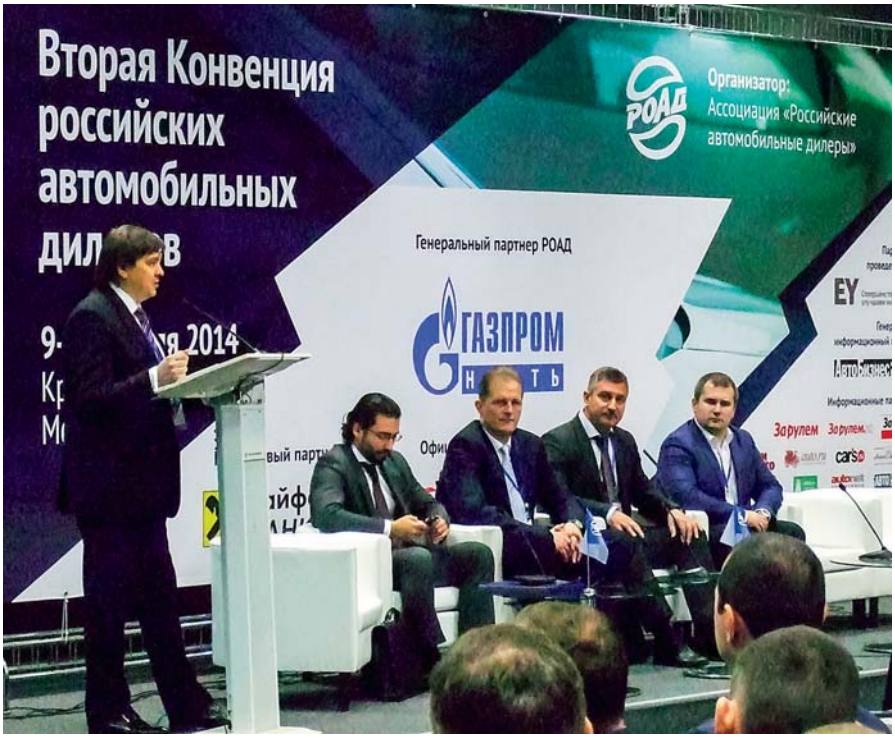
С НОВЫМ МОДЕЛЬНЫМ ГОДОМ!

Компания «Ниссан» объявила о начале производства «Ниссана-Алмера» 2014 модельного года. В линейку комплектаций «Алмеры» добавлена новая – «Комфорт Плюс». В перечень ее опций входят кондиционер, 15-дюймовые легкосплавные колесные диски и аудиосистема: радио AM/FM, CD/MP3-проигрыватель (2DIN), линейный аудиовход для внешних проигрывателей, «блютус», четыре динамика. Кроме того, появилась складная (60:40) спинка заднего сиденья. Данные опции доступны для всех комплектаций, кроме «Велком». **Цена базовой версии – от 459 000 рублей.**

СЪЕЗД ПОБЕДИТЕЛЕЙ?

В начале апреля в Москве прошла очередная Конвенция российских автомобильных дилеров. Участниками и гостями мероприятия стали около 800 человек – представители дилерских компаний из разных регионов России, органов власти, общественных организаций, компаний-автопроизводителей, банков, страховых компаний, поставщиков оборудования и услуг для дилерских центров.

Одной из главных тем обсуждения стал анализ причин падения продаж новых автомобилей. Естественно, дилеры высказались за то, чтобы возобновить государственную программу льготного кредитования, без которой им довольно сложно работать. Кроме того, автопродавцы сошлись во мнении, что участившиеся случаи потребительского экстремизма требуют изменений в федеральном законе «О защите прав потребителей».



ВСЕ БУДЕТ «МИЦУБИСЬ»!

Компания «ММС Рус» торжественно объявила о старте продаж «Мицубиси-Паджеро Спорт» российской сборки. Машины будут собирать на заводе ПСМА в Калуге. В честь такого события обрусевший вседорожник 2014 модельного года щеголяет измененной центральной консолью, куда интегрирована новая аудиосистема, точно такая же, как у остального модельного ряда «Мицубиси». В комплектацию «Ультимейт» добавлен бортовой компьютер, а «Инстайл» располагает камерой заднего вида. **Цена «спортсмена» начинается с 1 399 000 рублей.**

НА АБОРДАЖ!

Дождались! В России прошла официальная презентация «Шевроле-Корвет Стингрей». Машина дебютировала в 2013 году, но и по сей день считается самой-самой среди американских суперкаров. Тем, у кого есть лишние 4 100 000 рублей, предоставлен выбор между двумя версиями: 2LT и 3LT. Силовой агрегат предусмотрен один – бензиновый V8 с 7-ступенчатой МКП. Всего за 3,8 с «Скат» можно разогнать до 100 км/ч.

За рулем

Двигай на ZR.RU

ИНФОРМАЦИЯ ОБО ВСЕХ АВТОМОБИЛЬНЫХ МАРКАХ

http://www.ZR.ru

реклама

СУПЕРКОНЦЕНТРАТ

Препарат Cyclo Fusion 3.0 смазывает движущиеся части механизмов и защищает детали от коррозии. Fusion 3.0 пригоден для обработки инструментов, промышленного оборудования, переключателей, реле, роликов, замков, ручного огнестрельного оружия, хромированных поверхностей, а также для использования на водном транспорте. Примерная стоимость **450 руб.**

ПОЛИРОЛЬ ДЛЯ ФАР

Полироль Cyclo Headlight Restore служит для восстановления прозрачности и блеска фар. Препарат не вредит хрому и краске, безопасен для всех изделий из поликарбоната, включая задние фонари, лицевые панели, ветровые стекла лодок и мотоциклов, дефлекторы. Ориентировочная стоимость **430 руб.**

БАНКОВСКАЯ КАРТА

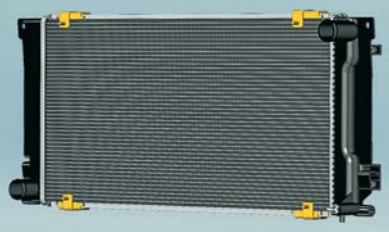
В банке «Уралсиб» до 31 июля 2014 года проходит акция, в рамках которой любой автовладелец может получить карту «Visa Gold ЛУКОЙЛ-УРАЛСИБ» с бесплатным годом обслуживания и 300 приветственных баллов (1 балл = 1 рубль) в подарок для покупки топлива и товаров на лукойловских АЗС. Предусмотрены скидки на полис каско и льготный тариф при ремонте. Специальное предложение действует и для читателей «За рулем». Чтобы стать владельцами карты и получить примерно 10 л топлива в подарок, им достаточно предъявить сертификат, размещенный в журнале, в офисах банка «Уралсиб». Стоимость обслуживания дебетовой карты за второй год и последующие годы – **450 руб.**, кредитной карты – **900 руб.**

ДОМКРАТ

Линейка подкатных домкратов HOBBYLINE® торгового дома СОРОКИН® пополнилась новым экземпляром грузоподъемностью 2,5 т. Домкрат 3.525 серии HOBBYLINE® с высотой подхвата всего 85 мм незаменим для подъема автомобилей с малым клиренсом. Гидравлическая система домкрата оснащена функцией быстрого подъема (без нагрузки) силового рычага до опорной площадки автомобиля. Удобно, что при замене колеса рукоять домкрата можно использовать еще и как баллонный ключ. В комплекте две двусторонние шестигранные головки 17/19 и 21/23 мм, которые закреплены на домкрате в специальных ложементах. Цена **3499 руб.**

РАДИАТОРЫ

По заказу «Группы ГАЗ» компания LUZAR освоила выпуск радиаторов охлаждения



и интеркулера для «Газели-Некст». Радиатор охлаждения продается по цене **3940 руб.**, радиатор интеркулера – **6890 руб.**

МОТОРНОЕ МАСЛО

У синтетического моторного масла высшего качества ZIC XQ TOP 5W-30 для бензиновых и дизельных двигателей всех типов, по утверждению изготовителя, увеличенный запас надежности и стабильности. Оно разработано специально для бензиновых и дизельных двигателей автомобилей производства Volkswagen AG (Volkswagen, Audi, Seat, Skoda, Volkswagen Commercial Vehicles и др.), включая снабженные сажевыми фильтрами и каталитическими нейтрализаторами, где требуется моторное масло со спецификацией VW 504.00/507.00. Продукт имеет допуски: ACEA C3, VW 504 00/507 00, MB-Approval 229.51, BMW-Longlife 04, Porsche C-30. Примерная стоимость **1800 руб.**

ТЕРМОСТАТЫ

Для автомобилей ВАЗ и ГАЗ компания ТМ Finwhale® предлагает термостаты системы охлаждения двигателя. Производитель отмечает высокую коррозионную стойкость и повышенную прочность корпусов своей продукции. Цена **225–525 руб.**, в зависимости от модели автомобиля.

ПОЛИРОЛЬ

Классический автополироль Golden Wax от ASTROhim поменял свой облик и теперь выпускается в новом флаконе. Препарат создан на основе натурального карнаубского воска, который защитит кузов от агрессивных атмосферных осадков и воздействия органических загрязнений (птичий помет, липовые почки). Средняя розничная цена флакона 250 мл – **100 руб.**, 500 мл – **165 руб.**

ВИДЕОРЕГИСТРАТОРЫ

Новинки Parkcity DVR HD 750 и Parkcity DVR HD 740 имеют широкий угол обзора – 170 и 175 градусов соответственно. Модель 740 снимает видео качества Full HD с частотой 60 кадров в секунду – она подходит для гонщиков, а также для всех тех, кто использует видеорегистратор в экстремальных условиях. Модель 750 снимает с разрешением Super HD, что увеличивает информативность снятого видео. Примерная стоимость Parkcity DVR HD 740 – **5090 руб.**, Parkcity DVR HD 750 – **5790 руб.**

РАДАР-ДЕТЕКТОРЫ И ГАРАНТИЯ

Компания Neoline объявляет об увеличении гарантийного срока на все радар-детекторы Neoline серии X-COP. Устройства этой серии, приобретенные после 1 апреля 2014 года, обеспечены гарантией производителя на два года, вне зависимости от срока, указанного в гарантийном талоне, входящем в комплект поставки. Начало срока при этом определяется по отметке продавца в гарантийном талоне изделия или по дате продажи, указанной на чеке магазина. Напомним, что цена топовой модели X-COP 8500 примерно **5990 руб.**

ДЛЯ СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ

Производитель автохимии STP® предлагает два новых продукта. Герметик системы охлаждения Radiator Sealer устраняет протечки охлаждающей жидкости. Средство для промывки системы охлаждения Radiator Flush удаляет накипь, ржавчину и продукты разложения охлаждающих жидкостей, способствуя восстановлению циркуляции хладагента. Ориентировочная стоимость герметика – **230 руб.**, промывки – **222 руб.**

«Антицарапин»

УДАЛЯЕТ ЦАРАПИНЫ
и ВОССТАНАВЛИВАЕТ
ГЛУБОКИЙ БЛЕСК!

ВЫБОР ОЧЕВИДЕН –

Turtle wax

спрашивайте в магазинах Паскер, БиБи, Авто 49, Ашан, METRO, OBI, Русь и других магазинах вашего города

Официальный дистрибьютор ООО «Феникс Юнайтид» Москва (495) 937 42 27 | С.-Петербург: (812) 452 95 41 | www.pnxun.ru

Реклама

МОЖЕТЕ ЖАЛОВАТЬСЯ

В прошлом номере ЗР мы рассказывали, как правильно себя вести после аварии. В этот раз **Сергей Смирнов** объясняет, как обжаловать административное постановление.

Постановление о нарушении правил инспектор ДПС может вынести прямо на месте ДТП (или месте фиксации правонарушения), либо решение примут в группе разбора ГИБДД. Кроме того, такая задача возложена на специальные подразделения ГИБДД, если нарушение зафиксировано в автоматическом режиме. Есть ситуации, когда постановление выносится в суде. Но там рассматривают дела только о нарушениях, караемых наиболее строго (административный арест, лишение права управления).

В любом случае на подачу жалобы отведено 10 дней с момента получения постановления (ст. 30.3 КоАП РФ). Как правило, постановление вручается сразу же после рассмотрения дела. Если вы по какой-то причине отсутствовали при этом или нарушение было зафиксировано камерой автоматической фиксации, срок отсчитывается с момента получения постановления по почте. Не уложились с подачей жалобы в этот срок – можно вместе с жалобой подать заявление о восстановлении срока для обжалования. Но при этом надо представить доказательства, что пропустили срок по уважительной причине (больничный лист, документы на командировку или отпуск).

В жалобе следует указать наименование органа, куда подается жалоба (ГИБДД или суд), номер и дату постановления по делу об административном правонарушении и привести доводы, которые, по вашему мнению, доказывают незаконность обвинения.

Закон позволяет обратиться с жалобой как в вышестоящий орган ГИБДД (к вышестоящему должностному лицу), так и в суд. Информацию о необходимом органе ГИБДД найдете в подразделении автоинспекции или на сайте www.gibdd.ru. Жалоба рассматривается в течение 10 дней (ч. 1 ст. 30.5 КоАП РФ). Решение по жалобе не окончательное. Выводы инспекции можно обжаловать в суде по месту нахождения ГИБДД, а затем в вышестоящем суде (ст. 30.9 КоАП РФ).

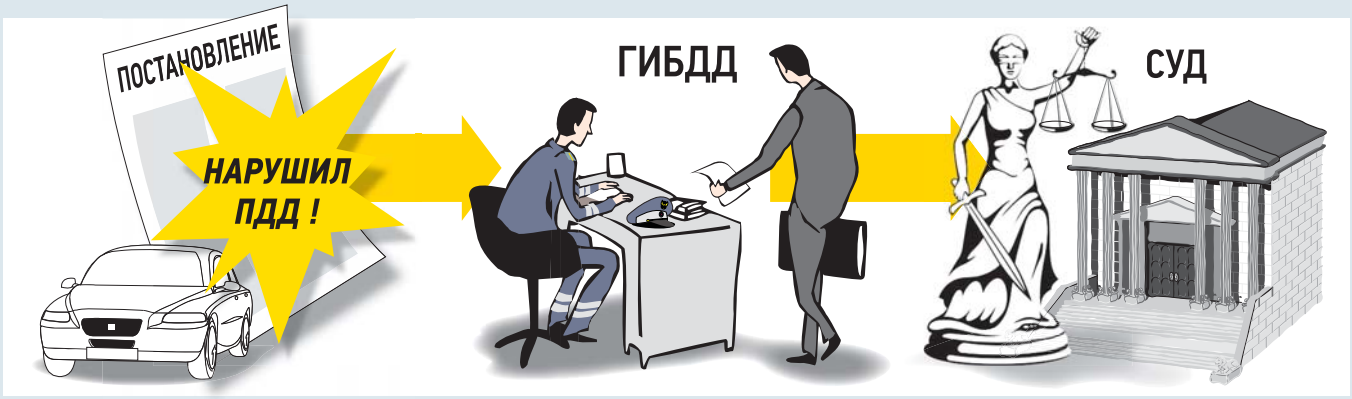
На практике рассмотрение жалобы в ГИБДД – всего лишь формальность. Фактически дело рассматривается без вашего участия, поэтому представить какие-либо дополнительные доказательства (фото- и (или) видеоматериалы, показания свидетелей) не получится. Потому в большинстве случаев постановления остаются в силе. Имеет смысл сразу обращаться с жалобой в суд. В какой?

Суды рассматривают жалобы по месту совершения административного правонарушения. Узнать, к какому районному суду относится тот или иной адрес, можно на сайте автоматизированной системы ГАС «Правосудие» (www.sudrf.ru). Если первоначально постановление было вынесено судом (к примеру, вас лишили права управления), то жалоба подается в вышестоящую судебную инстанцию. Жалоба должна быть рассмотрена в течение двух месяцев с момента поступления материалов дела к судье (ч. 1.1 ст. 30.5 КоАП РФ). Тот обязан рассмотреть дело с нуля, не обращая внимания на выводы ГИБДД или нижестоящего суда.

Обязательно указывайте все процессуальные нарушения, допущенные при рассмотрении дела на начальной стадии. К ним относятся, в частности, ненадлежащее уведомление о рассмотрении дела в группе разбора, отсутствие понятых при освидетельствовании на состояние опьянения, отказ в приобщении к материалам дела доказательств без вынесения определения, использование доказательств, полученных с нарушением закона, и т. д.

Если есть новые доказательства, приобщайте их к жалобе. Нашли свидетелей, получили запись с уличной видеокамеры – напишите об этом в жалобе. Если суд не согласился с вашими доводами и своим решением оставил постановление без изменений, у вас есть возможность обратиться с жалобой в вышестоящую судебную инстанцию. Порядок здесь такой же, как при первоначальном обжаловании.

Если обвинение не подкреплено неоспоримыми доказательствами, добиться успеха вполне реально. Ну а тем, кому это не удалось, в следующем номере я расскажу об исполнении административных постановлений: как оплатить штраф, в каком порядке происходит лишение права управления и административный арест. ЗР



Cars&Luck

ONLINE аукцион автомобилей с пробегом

Старт -50% от рыночной цены*

Качество автомобилей
и прозрачность аукциона
гарантированы **За рулем**

Участвуйте в торгах!

www.carsandluck.ru

Реклама

* стартовая цена автомобилей на аукционе

Условия и правила участия в торгах можно узнать на сайте
www.carsandluck.ru или по телефону +7(495) 363-47-22
Автомобили на аукционных торгах могут отличаться
от изображенных в рекламе

С МОНСТРАМИ НА РАВНЫХ

Михаил Алешин классно дебютировал в главной американской формульной серии «Индикар». Первую гонку на трассе в городе Сент-Питерсберг (Флорида) россиянин завершил двенадцатым. Второй этап – Гран-при Лонг-Бич – сложился еще более удачно. Алешин финишировал шестым, опередив таких монстров заморского автоспорта, как Марко Андретти, Хелио Кастроневеш, Скотт Диксон, Тони Канаан. Оба раза, правда, уступил своему партнеру по команде «Шмидт-Петерсон Моторспортс» французу Симону Пажено (бронзовый призер прошлого года). Тот по сумме этапов занимает третью строчку, Алешин – девятую. Обе гонки прошли на так называемых дорожных трассах европейского типа. Интересно, как пойдет дело у Михаила на любимых американцами овалах. Правда, их в календаре нынешнего «Индикара» не так много – всего шесть.

ЧЕМПИОНОВ БЬЮТ

«Тойота» нанесла принципиальное поражение «Ауди» на стартовом этапе чемпионата мира по гонкам на выносливость. Пилоты японской марки на TS040 сделали победный дубль в «6 часах Сильверстоуна». А оба экипажа на чемпионских «ауди-R18 e-трон» сошли с дистанции задолго до финиша из-за аварий. На подиум поднялся также дебютант сезона – «Порше-919», тот самый, которым управлял Марк Уэббер (австралийцу ассистировали Тимо Бернхард и Брендон Хартли).

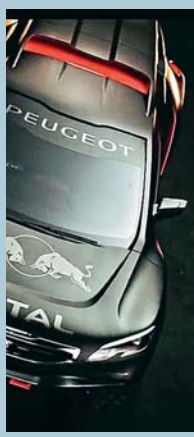
Отметим победу экипажа Романа Русинова в зачете LMP2 за рулем «Морган – Ниссан»: в общем зачете у них высокое пятое место. Полностью российское трио – Кирилл и Антон Ладыгины, Виктор Шайтар («Орека – Ниссан») – до финиша не добралось.

ЗАРЯДИЛИ

На подмосковном автодроме «Москоу Рейсвей» стартовал пятый сезон серии RHHCC, объединяющей любителей быстрой езды на серийных автомобилях. Которые, впрочем, допустимо заряжать в рамках правил турнира. И делать это приходится, иначе проиграешь. Программа этапа – Гран-при «VW Центр Север» – традиционная: четыре класса машин в один день, еще четыре – в другой. Зафиксировали новый рекорд серии по количеству стартовавших пилотов – 205. Среди них, кстати, замечены профессиональные гонщики. Вообще, серия постепенно укрепляет связи с настоящими кольцевыми гонками. Объявлено, что один из победителей RHHCC этого года в качестве главного приза получит место в команде серии РСКГ. Всего запланировано десять этапов на пяти разных трассах.

Оргкомитет ралли-рейда «Шелковый путь» объявил об изменении периодичности проведения состязания. Гонка, изначально запланированная на ближайший июль, перенесена на 2015 год.

Победителем ежегодного «Ралли Мастерс Шоу» стал Марко Мартин на 10-летнем «Фокусе WRC». Василий Грязин на «Фиесте S2000» уступил эстонцу две секунды на дистанции длиной почти 60 км. На дорогах столичного спорткомплекса в Крылатском выступили 62 экипажа.



Объявлено о возвращении «Пежо» в «Дакар». Прототип, внешне напоминающий модель 2008, поведут по бездорожью Карлос Сайнс и Сирил Депре, который ранее выигрывал марафон за рулем мотоцикла. На счету французской марки четыре победы в «Дакаре» – с 1987 по 1990 год.

Петербуржец Владимир Васильев за рулем прототипа «Мини» победил в третьем этапе Кубка мира по ралли-рейдам – «Абу-Даби Дезерт Челлендж». Лидер Кубка Язид аль-Раджи из-за поломок оказался за пределами очковой зоны.

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ

6–8.06 чемпионат России по кольцевым гонкам (серия РСКГ), «Москоу Рейсвей»

6–8.06 первенство России по картингу, Икша

6–7.06 Кубок России по ралли, «Натухаевская», Краснодарский край

7–8.06 чемпионат России по кроссу (багги, грузовики), Истра

7–8.06 «Российская Дрифт Серия», Владивосток

12–14.06 Кубок России по ралли-рейдам, «Засечная черта», Ульяновск

20–21.06 «Российская Дрифт Серия», Санкт-Петербург

20–22.06 чемпионат России по кольцевым гонкам (серия РСКГ), «Нижегородское кольцо»

21–22.06 чемпионат России по кроссу (легковые), Омск

27–28.06 чемпионат России по ралли, «Белые ночи», Карелия

27–29.06 Кубок России по картингу, Белгород

28–29.06 чемпионат России по кроссу (грузовики), Курган

28–29.06 чемпионат России по кроссу (легковые), Упорово, Тюменская область

За рулем
iPad-версия

ИЮНЬ

Познакомьтесь первыми
с новым «Ниссаном-Террано»

Оцените чудеса селекции
на примере «Рено-Логан»
второго поколения

Штурмуйте препятствия
на «Джипе-Чероки»

Встречайте
«Ладу-Гранта» с новым кузовом

Удивитесь способностям
концептуального «Ленд-Ровера
Дискавери Вижн»

Побывайте на Пекинском
международном автосалоне

Окажитесь за рулем
«Ситроена-DS3», «Мини-Купер S»
и «Фольксвагена-Битл»

Отыщите фамильные ценности
БМВ 3-й серии «Гран Туризмо»
и «Ауди-А5 Спортбек»

Сравните «Ниссан-Теана»
с «Тойотой-Кэмри»

Откройте кольцевой сезон
с хот-хэтчами «Форд-Фокус ST»
и «Шкода-Октавия RS»

Попробуйте обмануть камеры
автоматической фиксации
с помощью специальной пленки

Полная iPad-версия «За рулем»

	1 выпуск	Подписка 3 месяца	6 месяцев	12 месяцев
Стоимость, руб.	66	169	329	649

Скачивайте в App Store

жми на все

ПОПУТЧИК
итоги недели

16+

ВСЕ, ЧЕМ ЖИЛ автомобильный мир на прошедшей неделе!

Не потеряться в многообразии автомобильного мира помогут новые ведущие Александр Добин и Роман Щукин.

ПРЯМОЙ ЭФИР по понедельникам в 20:00 (МСК)

- *Интересные, горячие, полезные и даже смешные новости.*
- *Обсуждения актуальных тем с гостями в студии прямого эфира и мнения экспертов.*
- *Острые вопросы ведущих, звонки телезрителей и SMS-голосование.*

ТЕЛЕКАНАЛ АВТО ПЛЮС

WWW.AUTOPLUSTV.RU

СКАЧИВАЙТЕ НОВОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ ОТ ТЕЛЕКАНАЛА «АВТО ПЛЮС»

Смотрите 24 часа в сутки!

телеканал «Авто Плюс» в пакетах кабельных и спутниковых операторов
программы телеканала на видео-портале www.redmediatv.ru

реклама

НЕСТАРЕЮЩАЯ КЛАССИКА

Не всем нравится менять машины как перчатки, даже если есть такая возможность. Ведь деньги можно потратить иначе – например, сделать автомобиль прежнего поколения более выразительным. Особенно если за основу берутся такие машины, как «Мини-Купер S» или «Порше-911».

За ретро-«британца» взялась российская компания «ТОПКАР» (TOPCAR). Все навесные элементы – бамперы, пороги, расширители арок и радиаторную решетку – заменили оригинальными. Получилось неброско, но явно не как у обычных «мини». При этом модель сохранила заложенные производителем ностальгические мотивы. За отдельную плату можно перешить салон, установить громкий глушитель «Ремус» и цепкие тормоза «Брембо».

А вот в заокеанском ателье «Форштайнер» облюбовали другую нестареющую модель – «Порше-911 Турбо» поколения 997. Компания специализируется на производстве деталей из углепластика и кованых дисков, ими и украсила немецкий суперкар. Передний и задний бамперы, антикрыло, пороги и 20-дюймовые колеса – таков джентльменский набор для тех, кто считает, что «порше» не бывают старыми.

ПОТЕНЦИАЛ

Те 360 сил, которые инженеры мерседесовского подразделения AMG сняли с 2-литрового турбомотора на модели A45, вовсе не предел. Легким движением руки «Брабус» превратил хот-хэтч в еще более мощный снаряд: новая программа управления позволила снять с двигателя все 400 сил и 500 Н·м! Внешне автомобиль можно отличить от «просто» AMG по иным бамперам и антикрылу, а вскоре клиентам предложат программы доработок тормозной системы и подвесок.

НА ВСЕ ВКУСЫ

Специалисты ателье «Оттингер» при разработке аэродинамического комплекта для текущего поколения «Ауди-А4» не упустили из виду ни одного потенциального клиента. Практичным европейцам предложат набор элементов для универсала «А4 Авант». Консервативным покупателям, скажем, из России помогут облагородить классический седан. Будет чем порадовать и китайских покупателей, которым доступен длиннобазный A4L, выпускаемый только для местного рынка.

Полный набор состоит из переднего бампера с сотовой вентиляционной решеткой и сплиттером, углепластиковых корпусов зеркал заднего вида, накладок на пороги, заднего бампера с вырезами под четыре патрубка глушителя и 19-дюймовых легкосплавных дисков.

НИЖЕ «ПРИОРЫ»

Как говорится, «вы пошутили – мы тоже посмеялись». В день розыгрышей и забав 1 апреля компания «Прайор-Дизайн» решила поддержать волну веселья и опубликовала скетчи БМВ-М6 с кузовом пикап. Реакция поклонников радикального тюнинга оказалась настолько бурной, что в фирме серьезно задумались: а не воплотить ли проект в жизнь? Если баварцам хватит пороху, то в скором времени мы увидим самый быстрый в мире пикап!

16+

ДОРОЖНОЕ.РФ

ДОРОЖНОЕ FM РАДИО

ЛЕТНЕЕ ДОРОЖНОЕ

реклама

3 ЖИЗНЬ

ДОМАШНЯЯ ГОНКА 181
Русские в Мировой серии «Рено»

ХОД ЗА БРИТАНИЕЙ 182
«Лада-Гранта» набирает очки в WTCC

ВИДИМО-НЕВИДИМО 186
Номер под пленкой и видеофиксация

ТЕХНИКА – В БЕЗОПАСНОСТИ 190
Гарантия для бережливых

СИЛЬНЫЙ МИРА ТОГО 192
В недрах «членовоза»

ИХ НРАВЫ 198
Строим «Хёндэ-ix35» под себя

ДЕНЗНАКИ СУДЬБЫ 204
Вложились в ремонт перед продажей

СИНОНИМ ЧИСТОТЫ 208
«Керхер» на все случаи

РЕЗОНЫ ДЛЯ БАЛЛОНА 210
Газ дешевле – это главное

БЛОК-ПОСТ 212
Руль заперся на ходу –
мы нашли причину

НАШ ГАРАЖ 214
Разные колеса в парке ЗР

НИЧЕГО НЕ ТРОГАЙ? 216
«Лада-Калина» – почем ТО?

ЧТО ПРИВЕЗУТ В СОЧИ

Гран-при России – большое шоу, состоящее из множества компонентов. Наиболее любопытные нюансы изучает **Сергей Зиновьев**.

СКОРОСТЬ

Время прохождения круга на всех трассах ухудшилось, и, скорее всего, не потому, что мощность силовых агрегатов и прижимная сила стали меньше. Просто ехать в полную силу пилотам теперь невыгодно. Скорости в сравнении с прошлым годом упали – где-то на секунду с круга, где-то на три. Однако визуально эту разницу вряд ли заметишь. Формула-1 по-прежнему самое быстрое, что когда-либо приезжало гоняться по российским трассам. А поскольку Сочи впервые принимает чемпионат мира, то рекорд трассы установят однозначно. Возможно даже, на многие годы, если гонка пройдет без дождя.

Справка: *расчетное время прохождения круга на сочинской трассе для болида Формулы-1 – 1.37,2, средняя скорость – 216 км/ч, максимальная – около 320 км/ч.*

Дополненная реальность: 193, 208, 228

ЗВУК

Эту важную составляющую гонок подвергли обструкции в связи с переходом на малолитражные турбомоторы. Критиковали и громкость, и тембр, и посвистывание турбин, и отступление от многолетних традиций.

Вообще-то, нынешний звук, как ни странно, прямо зависит от ограничения мгновенного расхода топлива. Как выяснилось, ни один пилот не выжимает в гонке все 15 000 разрешенных оборотов. Максимум – 12 000. Иначе последует наказание.

Чем так нравился публике и экспертам прежний, разрывающий печенку визг моторов Формулы-1, лично я никогда не понимал (мой идеал звучания – болиды чемпионата GT). Для облегчения страданий и упрощения восприятия зрителям продают затычки для ушей и иные противошумные устройства. Теперь Гран-при, возможно, получится слушать без защитных средств хотя бы с удаленных рядов. Разве это плохо?

Справка: *громкость звука Формулы-1 упала со 145 до 134 дБ; медики утверждают, что опасная громкость начинается с 80 дБ, а 130 – допустимый предел, который выдерживает ухо.*

ОБГОНЫ

Сама идея автогонок подразумевает как можно более быструю езду. Но регламент ставит пилотов и команды в странную ситуацию: они вынуждены экономить шины, топливо, моторы и коробки передач. То есть современная Формула-1 не гонки, а просто быстрая езда в тщательно просчитанном режиме. Вплоть до того, что иной раз гонщики в угоду экономии отказываются от возможности кого-то обогнать.

Россиянам беспокоиться не о чем. Сочинская трасса располагает длинной стартовой прямой (1270 м), где, вне всякого сомнения, разрешат использовать систему DRS (Drag Reduction System: регулируемое антикрыло в открытом положении снижает сопротивление воздуха).

Справка: *архитектор трассы Герман Тильке считает, что обгонов в российском Гран-при будет много, ведь помимо главной прямой атаки возможны во втором, четвертом и тринадцатом поворотах.*

ДИЕТА

Гонщики приедут в Россию, несомненно, более стройные и подтянутые, чем приехали бы год назад. Это связано с ошибкой в расчетах ФИА, установившей минимальный вес машины (с пилотом) в 691 кг. На практике сделать такую оказалось невозможно – выходит чуть тяжелее. В сезоне-2015 обещают добавить 10 кг. А пока что лишнее снимают… правильно, с пилота. Как результат, все бросились худеть. Жира у гонщиков и раньше не было, поэтому снижение веса происходит за счет чего-то другого. Непростая ситуация! «Из-за разницы в весе между мной и моим коллегой я терял по четыре десятых секунды на круге», – объяснил Жан-Эрик Вернь, попавший перед малайзийским этапом в больницу из-за чрезмерно жесткой диеты.

Справка: *Льюис Хэмилтон заявил, что в своей идеальной форме он весит 71 кг и если в интересах команды потребуется сбросить вес до 65 кг, то придется что-нибудь отрезать – другого способа нет.*

КВЯТ

Тот самый коллега, про которого говорил Жан-Эрик Вернь. Даниил перед стартом сезона весил 58 кг – на 12 кг меньше, чем француз. Следует ли это считать нечестным преимуществом, вопрос спорный. Но за Даню

На первый взгляд, Даниил Квят и Жан-Эрик Вернь не слишком различаются габаритами. Однако француз (справа) на 7 см выше и на 12 кг тяжелее, и это осложняет работу инженерам команды.

После весенних этапов Льюис Хэмилтон – лидер всех опросов и конкурсов на тему: «Кто нынче станет чемпионом?». А команда, кажется, готова ущемить интересы Нико Росберга.

нам предстоит в полную силу болеть на домашней гонке.

Для Квята она домашняя скорее номинально. Он гражданин России, но с 12-летнего возраста обитал в Италии, всю формульную карьеру также строил за рубежом. Еще неизвестно, какая трасса для него более домашняя – в Хоккенхайме или в Сочи.

Результаты стабильные, едет надежно. Однако базовый уровень команды «Торо Россо» едва ли позволит Квяту бороться в Сочи за подиум. Если не случится какой-нибудь форс-мажор – например, ливень.

Справка: *Квят по приезде в Россию испытывает джетлаг (он же десинхрония – синдром смены часового пояса) и порой не может заснуть до утра; единственное утешение – в Формуле-1 это общая для всех проблема.*

ИНТРИГА

Судя по началу сезона, у «Мерседес GP» есть все шансы завоевать командный титул еще до октября. Сражение внутри команды между Хэмилтоном и Нико Росбергом наверняка сведут к минимуму. Пока все выглядит так, что чемпионом в этом году «назначен» Льюис. Но если что-то пойдет иначе, мы только порадуемся. Несомненно, подтянутся «Ред Булл», «Феррари» и «Мак-Ларен». И как раз осенью-то на трассах, глядишь, и начнется нормальная борьба.

Собственно, давно уже нет ни одного чемпионата мира, в котором за титул на равных бьются две-три команды. Но в любой отдельно взятой гонке вполне может сложиться захватывающий сюжет.

Справка: *в статистике Формулы-1 есть раздел «Сезон, в котором доминировала одна команда» (набравшая более 33% общего количества очков). Таких сезонов больше двух десятков, то есть примерно треть.*

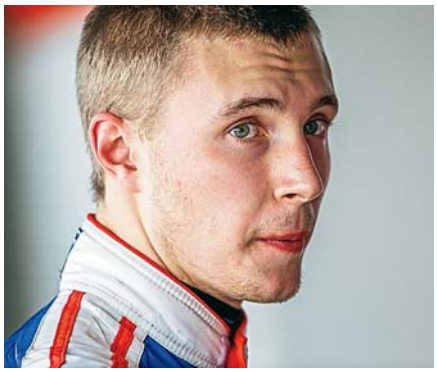
БОНУС

Вот тут нам очень повезло. Далеко не на все этапы Формула-1 берет с собой «младшеньких» – молодежные формульные серии GP2 и GP3. То есть зрелище предстоит масштабное и капитальное: в субботу тоже состоятся полноценные гонки. Причем в них, скорее всего, тоже поболеем за наших. В GP2 за команду «Русское время» выступает Артем Маркелов, а в заявочном списке GP3 значится Иван Таранов.

Машины GP2 в мощности и скорости немногим уступают болидам Формулы-1: 600 сил – это серьезно. Перед началом сезона опасались даже, что GP2 станет быстрее королевы автоспорта, но все обошлось. А техника GP3 оснащена 400-сильными моторами.

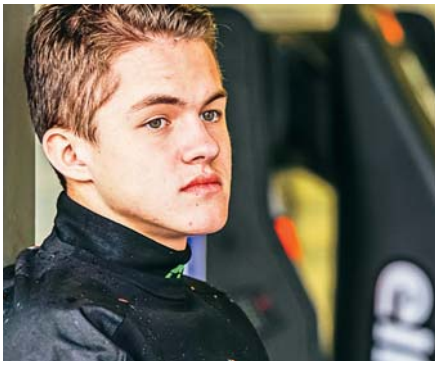
Справка: *гонка Формулы-1 в Сочи стартует 12 октября в 15:00, возможно, последний раз, потому что с 2015 года Гран-при России предполагают проводить в ночное время, при искусственном освещении.*

Заграничные болельщики заранее готовятся к каждому Гран-при и приходят на гонки хорошо «укомплектованные». Интересно, как будет выглядеть российская публика?



Серия стартовала в апреле, и первые же этапы, в Монце и Арагоне, показали, что наши пилоты будут на заметных ролях. В четырех заездах Формулы-«Рено 3,5» подиумы на счету Сергея Сироткина (на фото) и Николая Марценко. В стартовой гонке «Рено 2,0» отличился Егор Оруджев, финишировав вторым.

Егор Оруджев – один из фаворитов «Рено 2,0». Он и в прошлом году был весьма заметен, а нынче ждем от него подиума по итогам сезона. Остальные россияне здесь новички, а в классе, где стартует по 30 одинаковых машин, чертовски трудно сразу показать что-то выдающееся.



ДОМАШНЯЯ ГОНКА

В последний уик-энд июня на автодроме «Москоу Рейсвей» россияне непременно что-то покажут. Хотя и не только они.

Главная фишка Мировой серии «Рено» даже не сами гонки, а паддок. Он заточен на семейный досуг. Фирма возит по всей Европе гоночный музей, различные симуляторы, оборудует картинговую площадку и детский городок – для самых маленьких. Живой концерт и тест-драйв серийной продукции «Рено» тоже в программе. А на трассе гонки перемежаются трюками каскадеров и показами зажигательной техники. Вход на автодром в дни приезда Мировой серии традиционно бесплатный.

Сценарий сезона «Рено 3,5» определился довольно четко. Победителем с большой долей вероятности станет Карлос Сайнс-младший, сын выдающегося испанского раллиста. Он уже выиграл несколько гонок, а поддержка «Ред Булла» гарантирует ему хорошую подготовку техники. Британцы Уилл Стивенс и Оливер Роуленд попытаются Сайнсу помешать. Сироткин и Марценко наверняка тоже поселятся в группе лидеров.

Российское представительство в формулах Мировой серии «Рено» расширилось: постоянных участников теперь восемь (по четыре в каждом классе). Помимо упомянутых пилотов мы увидим на трассах Романа Мавланова, Василия Романова, Дениса Корнеева и Матевоса Исаакяна.

В серию входит также Еврокубок «Рено-Клио». На испанском этапе собралась толпа в 26 машин. Среди пилотов есть россияне – Николай Грязин и Андрей Артюшин. Гонки 220-сильных «кабинок», особенно когда их много, нередко превращаются в бескомпромиссное рубилово.

ХОД ЗА БРИТАНИЕЙ

«Ситроен» мощно стартовал в мировом «Туринге». Конкурентов французской команде выискивал **Вадим Крючков**. Фото автора и WTCC.

Амбиции новичка стали ясны с первой же тренировки нового гоночного сезона. Заводская команда «Ситроена» очевидно сильнее остальных. Модель «С-Элизэ» быстра и надежна. И, главное, все три пилота равноценны. В способностях матерого турингового бойца Ивана Мюллера никто не сомневался. Но то, что Себастьен Лоэб и Хосе-Мария Лопес рванут с места в карьер, все же сюрприз. Особое внимание, конечно, великому раллисту. Он мастер асфальтовых покрытий, это всем известно. Но откуда у гуру заочной борьбы такое умение ездить в плотной куче – загадка. Очевидно одно: Себастьен – прирожденный кольцевик.

На этапе в Марокко первый заезд проходил по сценарию «Три «ситроена» впереди, остальные, с изрядным отставанием, позади». Выглядело это даже несколько издевательски. Машины французской команды ехали то гуськом, то пеленгом, то едва ли не шеренгой. Порядок финиша: Лопес, Лоэб, Мюллер. Второй заезд был зрелищнее, но итог тот же. На сей раз первый – Лоэб, Лопес второй. Красивое зрелище, но любоваться им все 12 этапов будет скучно. Хоть кто-нибудь сможет нарушить эту идиллию?

На «Хонду» пока надежд мало. Такого провала, как в Марокко, от японской марки не ожидал даже неисправимый пессимист. Во многом потому, что их лучшего бойца Габриэле Тарквини в деле посмотреть не удалось. На тренировке дебютант кольцевых гонок и одновременно ветеран автоспорта Джанни Морбиделли очень неудачно врубил ему в борт. «Хонда» Тарквини

В первой гонке сезона преимущество «Ситроена» было подавляющим.

Себастьен Лоэб в гордом одиночестве? Конечно нет: бессменный штурман Даниэль Элена весь уик-энд общался с ним по радио с пункта управления гонкой.

Центр внимания – автограф-сессия великого раллиста в прошлом и отличного кольцевика в настоящем.

Наша «Лада» ни скоростью, ни надежностью пока не похвастается. Думаю, в июне, на трассе «Москоу Рейсвей», мы увидим конкурентоспособные «гранты».

восстановлению не подлежала, итальянец превратился в зрителя. Может, и к лучшему – результаты на круге у всех пилотов, выступающих на «хондах», не впечатляли.

А вот частники на «шевроле» приятно удивили. Модель «Круз» лишилась заводской поддержки, ее готовит к гонкам британская гоночная конюшня RML. И делает это очень хорошо. В скорости автомобили уступают только «ситроенам», причем в стане британско-корейских болидов нет звездных пилотов и откровенного лидера. Но появится – к гадалке не ходи. Рискну назвать его имя: Том Чилтон. За плечами 29-летнего англичанина два более-менее удачных сезона в мировом «Туринге», и, судя по качеству езды, нынче он должен «выстрелить». Не стоит сбрасывать со счетов и серба Душана Борковича – очень упорный и настойчивый малый ростом 2 метра 7 сантиметров.

Для российских болельщиков, конечно, куда важнее перспективы команды «Лада Спорт ЛУКОЙЛ» и гоночной «Гранты». Наши, как всегда, долго запрягали. В результате детские болезни автомобиля лечат в ходе сезона. В относительно сдержанном темпе до финиша он доезжает. Михаил Козловский на этапе в Марокко вроде звезд с неба не хватал, а финишировал пятым. У соперников аварии и сходы из-за поломок техники, а наш аккуратист заработал первые очки в мировом чемпионате и повторил успех одноклубника: пятое место – пока высшее достижение «Лады» в «Туринге».

Но есть у нас против французской команды весомый аргумент английского происхождения. И не один, а целых два – британские пилоты «Лады» Джеймс Томпсон и Роб Хафф. Последний на свободных тренировках уверенно объезжал «хонды» и не уступал «шевроле». В гонке сложилось иначе – два схода: проблемы с тормозами, поломка турбины. Роб и Джеймс бескомпромиссные, боевитые и амбициозные парни. Заставлять их жалеть технику нет смысла. Как только российская команда научит автомобили выдерживать их темп, несладко придется всем конкурентам.

Отсюда основная интрига сезона: сумеет ли французская команда отбить атаки болидов британской подготовки и напор британских пилотов? Догрузка

Отладка, настройка, борьба с детскими болезнями. Пока лучший результат на круге – в двух секундах от лидера.

Михаил Козловский обещал не лезть в свалку и финишировать. Слово сдержал: пятое место и первые очки в мировом «Туринге»!

Хосе-Мария Лопес не любит городские гонки, но именно он стал победителем уик-энда в Марракеше.

Девушки африканского этапа: одни красивые, другие полезные.

автомобилей балластом и реверс на старте второго заезда дарят зрителям надежду – легкой жизни у «Ситроена» не будет. И вспомним про локальную битву. В июне на трассе «Москоу Рейсвей» на стороне российской команды сыграет фактор своего поля.

ГОНКИ В СТРАНЕ АПЕЛЬСИНОВ

Первый этап WTCC нынешнего сезона стартовал в Марокко на улицах города Марракеш. Длина трека 4545 м. Конфигурация простая: два основательных поворота и несколько искусственных вилюшек на длинных ходовых прямых. Как любая городская трасса, по периметру окружена бетонными отбойниками, – поэтому аварии приводят к сильным повреждениям автомобилей. Здесь не очень удобно зрителям: трибун мало, высокие защитные сетки мешают сделать фото на память. Мосты для перехода дорожки задрапированы черной тканью, чтобы избавить от соблазна следить за гонкой сверху. Зато на старт-финишной прямой полно ВИП-зон, а для простого зрителя развернут целый парк развлечений: от детских каруселей до мотокроссовой трассы.

Помимо мирового «Туринга» проводятся гонки поддержки: один класс формул, два класса легковых авто и смешные машинки «Ледженде». Лучшие точки для просмотра гонок на трассе – поближе к огромным экранам, на которые выводит картинку канал «Евроспорт».

БОЛИД МОЩНЕЕ, ЗАЕЗД ДЛИННЕЕ

Изменились технические требования к автомобилям чемпионата. От болидов минувших лет они отличаются прежде всего мощностью двигателей. Моторы объемом 1,6 л с турбонаддувом теперь выдают 380 сил вместо прежних трехсот. Новшества есть в подвеске, тормозах, аэродинамических элементах. Дорожный просвет уменьшен с 80 до 60 мм, а колеса стали на дюйм больше: 18 вместо 17. При этом масса автомобиля хоть и незначительно, но уменьшилась: было 1150 кг, стало 1100. Очевидно, новые автомобили быстрее, поэтому их объединили в отдельный класс TC1. Старые, которых меньшинство, выступают в классе TC2 и претендуют не столько на высокие места в абсолютном зачете, сколько на подиум в Трофее «Иокогама», учрежденном для них шинным спонсором серии.

Откорректирован и регламент. Квалификация теперь проходит в три присеста. Ключевой момент: в последнем, третьем сегменте участвует пятерка лучших и получает очки в зачет чемпионата в зависимости от занятого места.

Основных заездов два, по 60 км каждый. В обоих старт с места. Расстановка в первом заезде – по результатам квалификации. Во втором лучшую десятку пилотов ставят наоборот: десятого – первым, девятого – вторым и т. д. Перерыв между заездами довольно короткий: на техническое обслуживание выделяется всего 15 минут. По результатам каждого заезда начисляют очки, и, конечно, тройка победителей поливается шампанским на подиуме. ЗР

96,4
Такси FM
Радио
РЕКЛАМА
ХОРОШАЯ МУЗЫКА В ЛЮБОЕ ВРЕМЯ
96,4 FM ЧАСТОТА ВЕЩАНИЯ В Г. МОСКВА
www.taxifm.ru
0+

ВИДИМО-НЕВИДИМО

Счет камерам автоматической фиксации в стране давно идет на тысячи. В Москве, например, одних дорогущих многофункциональных «стрелок» свыше восьмисот... Можно ли спрятаться от их всевидящего ока? **Сергей Смирнов** поддался на уговоры коммерсантов и купил пленку-невидимку.

Соблюдать скоростной режим, двигаться только по разрешенным полосам, парковаться исключительно по правилам… Это скучно! Куда веселее прохватить с ветерком по полосе для автобусов под завистливые взгляды стоящих в пробке. Или, наплевав на знаки ограничения скорости, отправить стрелку тахометра в красную зону.

А как же камеры-радары, «письма счастья», большие штрафы? Кто эти храбрецы, которым страх неведом? Ответ я услышал от знакомого. Он по секрету рассказал, что купил специальную пленку на номера и с тех пор забыл о штрафах. Конечно, я не поверил, но зерно сомнения все-таки укоренилось и дало всходы. Изучил мнения в Интернете: оказывается, есть такая технология, причем работает! Тогда я отправился на знаменитый электронный рынок «Горбушка» по выданному мне адресу, совсем не тайному.

НАНОТЕХНОЛОГИИ В ДЕЙСТВИИ

О требуемых буквах-цифрах нужно договариваться заранее, по телефону или электронной почте. Каждый знак стоит 300 рублей; можно заклеивать все цифры или буквы, а можно лишь некоторые. О научных принципах действия пленки продавцы не распространяются (ноу-хау!), но намекают, что все дело в секретных нанотехнологиях, разработанных отечественными учеными: типа наш ответ «Стелсу». Не зря все-таки страна деньги вкладывала в Сколково! Предварительно пришлось потратиться на дубликаты реальных номеров редакционного «Форда» (нанотехнологи предупредили, что их пленка клеится намертво и отдирается только с краской). Номера-то теперь сделать просто: прямо с рабочего места отправил по Интернету заявку, приложив к ней отсканированные свидетельство о регистрации и паспорт. Через два часа курьер доставил комплект новеньких номеров; за всё 2400 рублей.

Еще 1200 рублей отдал за четыре цифры. Продавец объяснил, как правильно приклеить пленку, рассказал, что днем она не работает, а вот ночью можно гонять где и как вздумается. В доказательство того, что «нано-цифры» работают, сфотографировал их на мой смартфон. Потрясающе – на фотографии цифры оказались невидимыми. Вот до чего дошла наука!

Дальше всё по инструкции: обезжирил номера, приклеил пленку. На первый взгляд, ничего не изменилось; коллеги замечали переделку только при внимательном рассматривании. Словно фокусник,

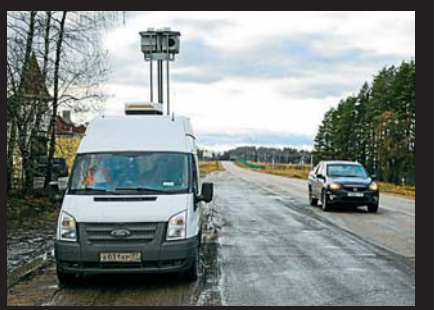
Комплект наклеек для четырех цифр обошелся в 1200 рублей. Дубликаты регистрационных знаков: 2400 рублей с доставкой.

Кружок «Умелые руки». Пленка самоклеящаяся, ложится аккуратно по размеру цифры. Номер с наклейками ничем не отличается от обычного, разве на солнце обновленные цифры немного отсвечивают.

Фото, сделанное смартфоном со встроенной вспышкой. Именно такие фотографии используют продавцы волшебной пленки. Это единственный случай, когда номер действительно стал невидимкой.

Профессиональная фотокамера скрытые цифры увидела, хотя они и старались замаскироваться.

Ужас любого лихача – комплекс «Стрелка», затаившийся у обочины.



ЮРИДИЧЕСКИЙ КОММЕНТАРИЙ

С точки зрения закона использование такой пленки, как в нашем эксперименте, ничем не грозит. Статья 12.2 КоАП РФ предусматривает ответственность в виде предупреждения или штрафа 500 рублей за управление транспортным средством с нечитаемыми или установленными с нарушением требований госстандарта регистрационными знаками. Номер считается нечитаемым, если с расстояния 20 м невозможно прочитать хотя бы одну из букв или цифр заднего знака, а в светлое время суток – переднего или заднего. В нашем же случае регистрационный знак читается без проблем и днем и ночью.

И все же есть законное основание (ч. 2. ст. 12.2 КоАП РФ) наказать поборника «стелс-технологий». За управление автомобилем со «знаками, оборудованными специальными материалами, препятствующими или затрудняющими идентификацию», полагается штраф 5000 рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от месяца до трех. Но применить в нашем случае эту злую статью невозможно: радары опознали номер без труда, то есть никаких проблем с идентификацией не возникло.

Я просто выбросил на ветер 3600 рублей – без какого-либо эффекта. В следующий раз попробую установить номер-перевертыш.

я показывал, как выглядят на фото заклеенные цифры. Все завистливо изучали снимок, а потом тихо просили координаты продавцов чудесной пленки. Но я адресочек не дал, потому что номерам-невидимкам еще предстояли испытания: встреча с радарами «Стрелка», «Кордон» и КРИС.

«СТЕЛС»-ИСТРЕБИТЕЛЬ

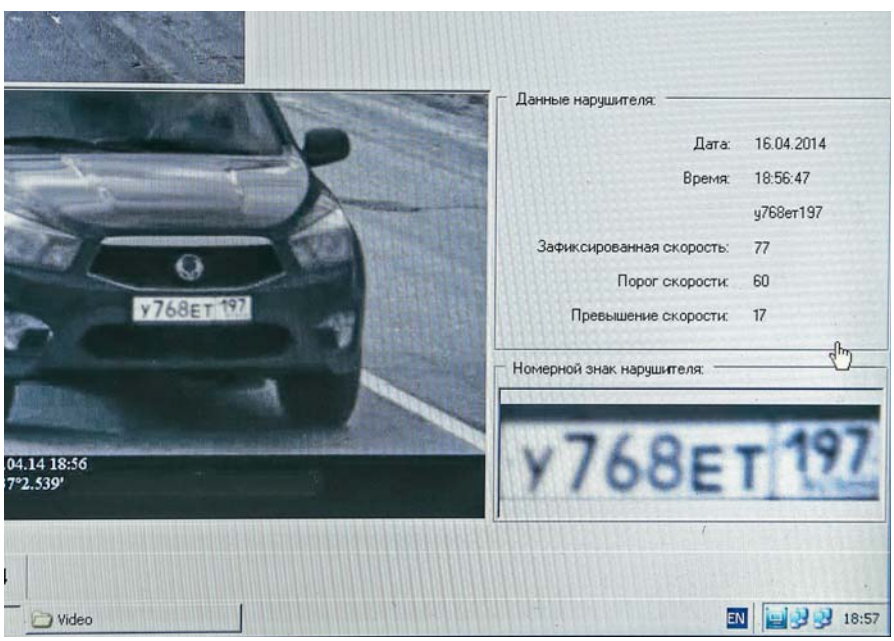
Проверка проходила в два этапа. Первый – в подмосковном Нахабине, где разработчики предоставили нам возможность познакомиться с комплексом «Стрелка», второй – в Санкт-Петербурге, где в роли дорожных средств ПВО выступали комплексы «Кордон» и КРИС.

Передвижной комплекс «Стрелка» – это микроавтобус, оборудованный системой слежения за дорожным движением. Именно такие используют в подразделениях ГИБДД. Оператор выставляет порог скоростного режима, система пристреливается и через несколько минут готова к работе.

Устанавливаю на тестовый «СанЙонг» (конспирация!) секретный номер и проезжаю мимо радара. Делаю вид, что не замечаю его, и надеюсь на взаимность. Не тут-то было – меня сразу засекли! Правда, была солнечная погода, а продавцы честно предупреждали, что их изделие не очень эффективно днем. Не обманули – на экране радара действие пленки не было заметно.

Ничего страшного, продолжу испытания ночью. Дождался темноты – и вновь «бреющий полет» аккурат

«Стрелка-СТ» нанопленку при дневном освещении вовсе не заметила.



ТЕХНИЧЕСКИЙ КОММЕНТАРИЙ

Как устроена световозвращающая пленка? Микроскопические стеклянные шарики размещены в полимере на отражающей поверхности и сверху залиты другим полимерным составом. Свет в такой пленке претерпевает как отражение, так и преломление. При отражении часть света поглощается, яркость его становится меньше, но для мощных камер это не является препятствием. Достаточно небольшого контраста между цифрами или буквами и основанием регистрационного знака, чтобы высокочувствительная камера радара опознала автомобиль. Камеры же смартфонов снабжены ИК-фильтрами, которые режут часть спектра. Именно поэтому продавцам пленок удается убедить покупателей в «невидимости» номеров. Слабая камера смартфона с правильно подобранными условиями освещенности и углом расположения по отношению к номеру (снимать нужно «в лоб») действительно позволяет сделать снимок с невидимыми цифрами. Но стоит поставить смартфон под небольшим углом, заклеенные цифры тут же проявляются.

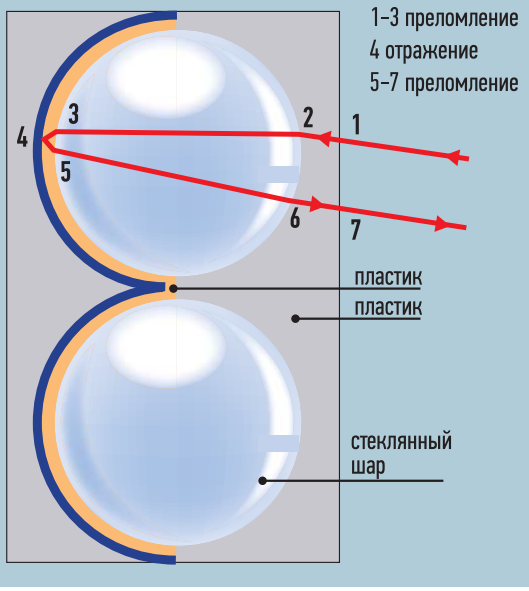


Схема движения светового луча через световозвращающий элемент.

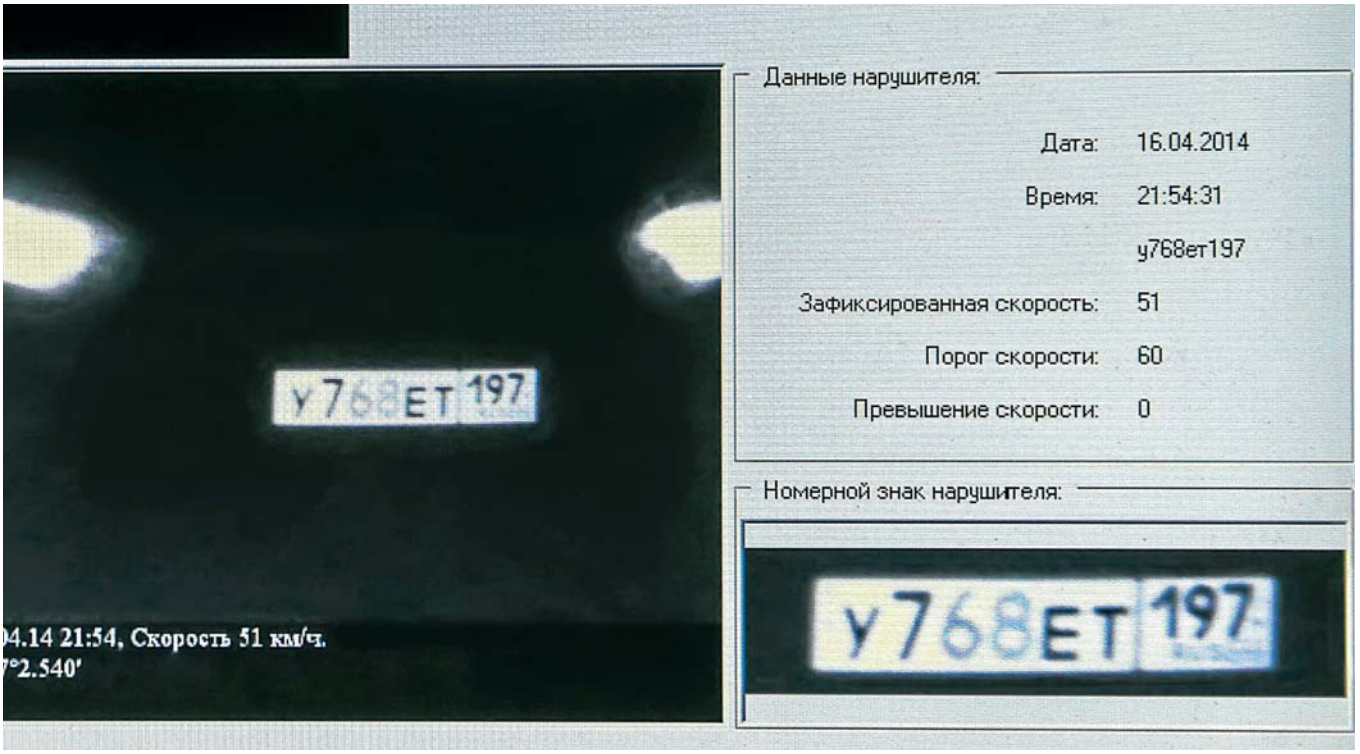
мимо радарного комплекса. Вот, получите! Выхожу из машины в предвкушении победы. Но, увидев злорадную улыбку фотографа, понимаю: мой «истребитель» обнаружен. На экране компьютера заклеенные пленкой цифры лишь немного побледнели.

Увы, на питерском полигоне нас также ждал провал. «Кордон» и КРИС безжалостно расправились с нашим «истребителем»: даже в полной темноте они прочитали номера.

ПОПАЛСЯ, ШПИОН!

Экспертный совет «За рулем», изучив результаты эксперимента, признал финансирование проекта нецелесообразным и снял с вооружения пленочную технологию ввиду полной ее непригодности. Адрес «секретной лаборатории» у меня больше никто не просил. Остается только посочувствовать тем, кто уже поддался на уговоры коммерсантов. Дешевле просто не нарушать правила, что вам настоятельно советую. ЗР

КРИС и «Кордон» отстрелялись на отлично. «Стелс-технология» меня не спасла.



Обманул, мерзавец! Цифры под пленкой всего лишь чуть светлее, компьютер на это даже внимания не обратил.

НАШЕ РАДИО

4,5,6 июля
БОЛЬШОЕ ЗАВИДОВО

nashestvie.ru

BIG BON

0+

Реклама.

КАССА фестиваля | 287 84 60

ЕВРОСЕТЬ

redkassa.ru +7495 665 9999

БИЛЕТЫ: 495 730-730-0 KASSIR.RU

ТЕХНИКА – В БЕЗОПАСНОСТИ

Автомобиль – это товар, который следует правильно использовать, утверждает адвокат **Владимир Рубанов**.

ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ УСЛОВИЕ

Говоря о нарушении правил, подавляющее большинство автомобилистов подразумевает исключительно Правила дорожного движения. Но существует и другой документ, куда более важный с точки зрения возможных финансовых последствий: в нем перечислены правила использования автомобиля.

Во всех профильных статьях, законах и постановлениях указано, что гарантийные обязательства относительно товара (в том числе автомобиля) действуют при условии соблюдения правил его хранения, транспортировки и использования. Если доказана причинно-следственная связь между нарушением правил использования и возникшей неисправностью гарантийного автомобиля, санкцией станет его ремонт за счет владельца. В большинстве случаев административный штраф покажется сущим пустяком в сравнении с более-менее серьезным ремонтом. Здесь речь пойдет исключительно о гражданско-правовых отношениях между собственником машины и дилером, несущим гарантийные обязательства изготовителя либо импортера автомобиля. Так что же кроется за сухими словами «нарушение правил использования (или эксплуатации)»?

НА АВОСЬ

Самые тяжкие нарушения – умышленные. К таковым относится перегрузка, от которой могут пострадать подвеска автомобиля, его ходовая часть, трансмиссия, двигатель. Трудно представить, чтобы водитель, усадивший в пятиместный автомобиль семь человек с багажом, не осознавал, что поступает неправильно. Это, кстати, будет и административным правонарушением – редкий случай в рассматриваемой теме.

Возможно еще одно умышленное нарушение – эксплуатация машины на дорогах низкого качества или использование легкового авто вне дорог. Даже для вседорожника существуют правила езды по бездорожью (да, есть и такие – читать инструкции полезно). Тут в зону риска попадают также подвеска и ходовая часть, но возможны даже нарушения геометрии кузова. Не может водитель не видеть и не чувствовать, что дорога неподходящая, но в большинстве случаев надеется на авось и пытается ее преодолеть.

Распространены нарушения допустимых атмосферных условий и температурного диапазона эксплуатации. Дело в том, что подавляющее большинство автомобилей сертифицировано у нас в температурном диапазоне от –25 до +40 ºС и при нормальном атмосферном давлении. Полярные, тропические и горные модификации автомобилей существуют (не у всех марок), но могут сильно отличаться по цене от обычных либо недоступны покупателям данного региона. И хотя автомобильная жизнь при низких температурах не прекращается, формально попытка пустить двигатель при температуре –30º и ниже может быть истолкована как нарушение правил его использования.

Ничем не оправдать серьезный перепробег между очередными ТО. Наиболее вероятная жертва такого нарушения – двигатель. Он может пострадать и от заправки топливом низкого качества. Это одно из самых частых нарушений правил эксплуатации, которое бывает как умышленным (в случае, если водитель знал, что заливает в бак не то топливо, которое предписано руководством по эксплуатации), так и по неосторожности (если он не был достаточно осмотрителен и заправился без кассового чека на безымянной АЗС, не вызывающей доверия, с изношенным оборудованием и неухоженной территорией).

К умышленным нарушениям можно отнести и сознательное

Нарушение правил эксплуатации автомобиля – одна из причин отказа в гарантийном ремонте.

обращение в «чужой» сервис, а также использование нерекомендованных масел, жидкостей, запасных частей и расходных материалов.

Впрочем, независимо от того, было ли нарушение умышленным или неосторожным, главное – какое заключение выдадут эксперты. Если виновным признают иное лицо (дорожные службы, АЗС, сервис, продавец запчастей или расходных материалов), возможна (с разной вероятностью успеха) судебная перспектива переложить на него расходы по ремонту.

НИ СНОМ НИ ДУХОМ

Что касается случаев неосторожности, то помимо уже упомянутой заправки сомнительным топливом отнесем к ним использование некачественных масел, жидкостей, запасных частей и расходных материалов. Пострадать может любой узел или агрегат автомобиля, на который влияет выбор упомянутых материалов. К неосторожности чаще всего относят также наезд на препятствия и дорожные неровности, способные повредить подвеску и ходовую часть, а также ДТП. Да-да, попадание в аварию также категорически не рекомендовано производителями и является вторым редким случаем

Во избежание неприятностей внимательно прочтите инструкцию по эксплуатации!

комбинированного административного и гражданского правонарушения. Правда, здесь или часть, или даже все последствия могут принять на себя страховщики – в зависимости от вида страхования: ОСАГО или ОСАГО + + каско. Едва ли не в каждом руководстве по эксплуатации вы встретите рекомендацию не нарушать Правила дорожного движения и водить автомобиль аккуратно, – но многие ли придавали значение этим словам?

СТИХИЙНОЕ БЕДСТВИЕ

Нарушения, не зависящие от воли владельца, обычно вызваны природными или иными неуправляемыми явлениями. Конечно, падение на кузов оборвавшегося электропровода под высоким напряжением или удар молнии ничего хорошего автомобилю не принесут, но сделать здесь практически ничего нельзя. Наоборот, лучше держаться подальше.

А вот с птичьим пометом бороться можно и нужно: если не смыть как можно быстрее, он способен изрядно попортить лакокрасочное покрытие кузова. Упоминание об этом встречается в инструкциях, но не у всех марок. Помет некоторых видов птиц способен в теплую погоду за несколько дней вызвать разрыхление одного-двух верхних слоев ЛКП, и при мойке неизбежно частичное его разрушение. Внешность автомобиля будет изрядно подпорчена. Конечно, вины владельца в этом не найдут, но и ответственность возложить не на кого, кроме как на страховщика – если есть каско. Ворону или ястреба в суд не вызвать – не являются они субъектами гражданских отношений. ЗР

ТРИ ВИДА

В классической теории права все нарушения обязанностей, правил, норм права делятся на умышленные, неосторожные и не зависевшие от воли стороны (форс-мажор, или обстоятельства непреодолимой силы – в гражданском праве).

СИЛЬНЫЙ МИРА ТОГО

В масштабах истории четверть века – мгновение. И все же как давно все это было – Советский Союз, перестройка, огромные черные лимузины с гордым именем ЗИЛ. С одним из них довелось познакомиться **Сергею Канунникову**. Фото **Александра Кульнева**.

Он наверняка слышал и знает многое, за что историки заплатили бы очень дорого. Ведь он был не просто свидетелем, а участником бурных, переломных 1980–1990-х. Но с первого взгляда ясно: этот лишнего не расскажет. Он строг, застегнут на все пуговицы и немногословен. Таким лишние вопросы задавать не хочется. Открываю массивную, со стеклами толщиной почти 40 мм дверь в сумрачный, прикрытый серыми шторками салон – и кажется, что проник в сейф, хранящий государственные тайны. Сказали бы мне 25 лет назад, что сведу столь близкое знакомство с таким автомобилем, – ни за что бы не поверил!

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ТАЙНЫ

О легковых ЗИЛах и писали-то в советские времена немного, а уж прикоснуться к ним удавалось лишь тем, кому это полагалось по службе. Да и цех ЗИЛа, где квалифицированные специалисты медленно и тщательно, словно океанские лайнеры, строили несколько десятков таких машин в год, был, по сути, секретным. Живьем огромные черные автомобили изредка можно было увидеть несущимися по Рублевке, Ленинградке или Ленинскому.

Представительские ЗИЛы строили по классическим канонам, заложенным, конечно, американцами. К слову, в 1960–1970-е подобные автомобили делали уже лишь в США, ФРГ, Великобритании и СССР.

Последняя версия советского лимузина – ЗИЛ-41047 – появилась аккурат в судьбоносном для страны 1985-м, когда с высокой трибуны впервые прозвучали призывы ускоряться и перестраиваться. Машина была, по сути, модернизированным ЗИЛ-41045 образца 1978 года, а тот, в свою очередь, концептуально и инженерно вырос из ЗИЛ-114, появившегося еще в 1967-м.

В 1960-х и даже 1970-х технический консерватизм воспринимали как характерный признак авто высшего класса. Строгие костюмы и серые шляпы тоже ведь почти не менялись десятилетиями.

10 фото
см. с. 26

На мощной раме ЗИЛ-41047 – огромный V8 (объем 7,68 л), выдающий 315 л.с. и 613 Н·м. Причем максимальный момент доступен уже при 2400–2700 об/мин. Горючей смесью этого гиганта питает четырехкамерный карбюратор, размерами и металлоемкостью сравнимый с мотором «Оки». В паре с двигателем трудится трехступенчатая автоматическая коробка передач. Автомобиль стоит на торсионной независимой подвеске спереди и традиционной – зависимой, на продольных рессорах – сзади. Прямо скажем, даже для середины 1980-х далеко не самая передовая конструкция. Вот тормоза уже были дисковые. Ведь им предстояло осаживать автомобиль длиной более 6 м и снаряженной массой 3335 кг.

Сколько-сколько? Стоящая передо мной машина весит под пять с половиной тонн! Ведь ЗИЛ-41052 – бронированная версия модели 41047.

После ЗИС-115, броневика на базе 110-го, московский завод несколько десятилетий не строил серийных бронированных машин. Вернулись к ним уже в 1980-х. (Интересно, что при отработке конструкции использовали для крэш-теста сохранившийся ЗИС-115.) Таких ЗИЛ-41052 построили меньше полутора десятков; этот – шестой, произведен в самом конце 1980-х.

Перестройка, помнится, была уже в самом разгаре. Появились некие свободы, количество которых, правда, росло пропорционально уменьшению количества еды и иных бесхитростных товаров в магазинах. Но ЗИЛы, которые благодаря небывалой в те годы мобильности нового генерального секретаря все чаще показывали по телевидению (причем нередко в зарубежном антураже), оставались символами могущества державы, переживавшей лишь временные трудности роста.

БРОНЕНОСЕЦ ПЕРЕСТРОЙКИ

Открывая дверь, с непривычки помогаешь себе второй рукой. Быстро и даже элегантно это получалось только у натренированных ребят, успевавших распахнуть дверцу самоходного сейфа строго в момент его остановки.

Захлопнул дверь – оказался в отдельном мире, где не слышно всего того, что как-то излишне суетно мелькает за толстенными стеклами. Стекла в дверях, кстати, не опускаются. А правая, дальняя от водителя часть ветрового немного искажает картину. Говорят, это особенно неприятно при долгой езде в темноте. Впрочем, представить себе такой автомобиль в дальнем ночном путешествии сложно.

Где-то далеко, под полированной «рояльной крышкой» многозначительно заворчал гигантский V8. Максимально аккуратно и плавно трогаю огромный броненосец. Чувствую, что автомобиль способен стартовать куда энергичнее. Но пять с половиной тонн дорогущего (сегодня не менее, а кабы не более дорогого, чем во времена молодости ЗИЛа)

Одной рукой эту дверь сдвинуть сложно. Стеклоподъемников нет.

Даже его дверная петля внушает уважение.

Осталось задвинуть занавеску и окончательно погрузиться в историю.

Кожаные сиденья и тонкий руль – фирменные зиловские черты. Водителю не очень просторно. Но ведь здесь место особенного водителя.

Среди батареи архаичных ручек – рычаг регулировки рулевой колонки по наклону.

Магнитола «Радиотехника» соседствует с микрофоном громкоговорителя.

Приборы без всяких изысков и выкрутасов. Зато всё видно и понятно.

металла и натуральных материалов не допускают даже мысли о вольном обращении с машиной. Посадка в стиле 1930–1950-х: шофер прижат к рулю. Если дать ему больше свободы, придется ущемить главного пассажира или удлинить автомобиль метров до семи. А это даже для флагмана шестой части суши многовато.

Впрочем, водители ЗИЛов управляли ими виртуозно, творя за рулем огромных и, казалось бы, неповоротливых машин форменные чудеса. Я же, хоть и осмелел немного, еду по-прежнему предельно аккуратно, словно за спиной действительно особо важная персона, размышляющая о судьбах страны за занавешенными окнами лиму… А вот и нет! ЗИЛ-41052, строго говоря, седан: перегородки между салоном и местом водителя нет. Вместо нее лишь низкий бронированный «заборчик», обитый, как и весь салон, совсем не веселеньким по расцветке, но очень добротным сукном. Ну а обсуждать простор на регулируемом заднем диване даже как-то неприлично.

Удивительно, но руль оказался куда тяжелее, чем я думал и чем крутил в классических американских автомобилях. И это хорошо: конечно, реакции на руление далеки от современных, но лучше, чем можно было предполагать. Тормоза пятитонного бронеавтомобиля, по крайней мере на невысоких скоростях, вполне приличные. Правда, от водителей слышал: стоило поехать энергичней, тормоза перегревались. И конечно, здесь нет АБС, не говоря уже о более мудреных электронных устройствах.

Зато как плывет тяжеленный флагман на высоких 16-дюймовых шинах «Гранит» – некогда гордости отечественной шинной промышленности (на них, даже проколотых или простреленных, можно было проехать несколько километров)! На заднем сиденье броненосца кажется: нет волн, способных всколыхнуть этот покой. Конечно, глубоких ям даже такой автомобиль не любит. Но, путешествуя в нем, невольно начинаешь думать, что плохие дороги остались у нас лишь кое-где.

Всего четверть века назад казалось, что этот автомобиль и вся страна не подвержены потрясениям, по крайней мере сильным...

Перед диваном традиционные откидные сиденья – страпонтены.

За водителем бронированная перегородка, но лимузинного подъемного стекла здесь нет.

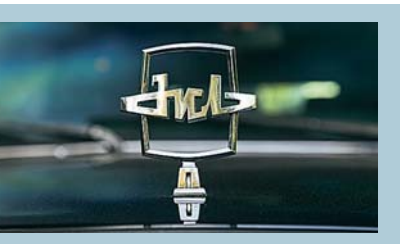
КУРС НОВЕЙШЕЙ ИСТОРИИ

Трудно объективно судить о том, что было совсем недавно. Вероятно, мы недостаточно отдалились от того сложного, бурного, противоречивого времени. Но вот ЗИЛ, думаю, уже можно оценить вполне объективно. Тем более что впервые я познакомился с аналогичным «дредноутом» (правда, в качестве пассажира) больше десяти лет назад. Тогда огромный, прожорливый карбюраторный двигатель, не любящий долгой работы на холостых (вот и мотор этого броненосца стал заливать свечи), архаичная трехступенчатая коробка передач, управляемость, требующая от водителей очень специфического мастерства, совсем не вписывались в современное представление о представительском автомобиле.

Теперь воспринимаешь ЗИЛ лишь как раритет, документ (скорее монумент) ушедшей эпохи. Совсем как серые, натянутые чуть не до бровей шляпы и каракулевые шапки-пирожки, чьих обладателей обычно и скрывали занавешенные стекла советских флагманов.

Даже если представить, что руководство страны пересядет в отечественные автомобили (а представить это мне очень трудно), они будут совсем другими. Такие – уходят безвозвратно, как и то время, в котором они рождены. Поэтому и чувство к ЗИЛу стало мягче, добрее. Хотя он по-прежнему строг, горд и неразговорчив, словно ему доверены государственные тайны. А ведь наверняка знает много интересного! Может, когда-нибудь все-таки расскажет? ЗР

Редакция благодарит за предоставленный автомобиль фирму «Депо-ЗИЛ».



ФЛАГМАН СТРАНЫ СОВЕТОВ

ЗИЛ-41047 – последний серийный лимузин этой марки – выпускали с 1985 года. Двигатель V8 объемом 7,68 л развивал 315 л.с. На базе основной модели в очень небольших количествах построили, в частности, укороченные ЗИЛ-41041, универсалы ЗИЛ-41042, автомобили охраны ЗИЛ-41072 «Скорпион», а также бронированные ЗИЛ-41052. Последних сделали всего тринадцать.

12+

Реклама

В каждом есть что-то душевное!

ШАНСОН РАДИО

Hyundai ix35

**бензин, 2,0 л, 149,6 л.с.;
дизель, 2,0 л,
136 или 184 л.с.;
6-ступенчатая механика,
6-ступенчатый гидромеханический автомат;
цена базовых версий
899 900–1 354 900 руб.**

ИХ НРАВЫ

Компания предлагает Hyundai ix35 аж в 14 вариантах! Секреты изобилия постигал **Евгений Борисенков**. Фото **Константина Якубова**.

На самом деле всё не так страшно: вариантов оснащения всего шесть. Остальное – сочетания различных двигателей, типов привода и коробок передач.

Основная движущая сила кроссовера на нашем рынке – 2-литровый бензиновый агрегат мощностью 149,6 л.с., оснащенный системами непрерывного изменения фаз газораспределения и геометрии впускного тракта. Предлагают и пару дизелей того же рабочего объема, мощностью 136 и 184 л.с., однако приобрести их можно лишь на заказ. Форма торговли обусловлена низким спросом: слухи о нестабильном качестве тяжелого топлива продолжают отпугивать обывателей. А жаль! Однако покупатель всегда прав, поэтому мы в своем выборе присоединяемся к большинству – бензин так бензин.

Тип коробки передач, как правило, привязывают к условиям эксплуатации. В постоянных пробках даже самый ярый приверженец механики запросит пощады через месяц-другой. Иное дело на трассе – зачем переплачивать за автомат, если переключаешься лишь от случая к случаю? Наш кроссовер из разряда городских, на что намекают весьма компактные габариты. Значит, наш выбор – автомат.

Отсюда и потребное количество ведущих колес: особо тяжелые дорожные условия в каменных джунглях встречаются редко, обычно при внезапном приходе зимы. В остальное время можно обойтись

Перечень стандартного оборудования

«Старт»: 2 подушки безопасности, АБС, иммобилайзер, центральный замок с ДУ, подогрев всех сидений, ЭУР, электропакет, кондиционер, аудиосистема, светодиодные ДХО, легкосплавные колеса с шинами 225/60R17.

«Старт + Адвансед»: дополнительно к «Старту» – боковые подушки безопасности, шторки безопасности для передних и задних пассажиров, двухзонный климат-контроль с ионизацией воздуха, обогрев зоны покоя стеклоочистителей, отделка руля и рукоятки коробки передач кожей.

«Комфорт»: дополнительно к «Старт + Адвансед» – активные передние подголовники, ESP с системой помощи на подъеме и спуске, камера заднего вида, охлаждаемый перчаточный ящик, круиз-контроль, датчики дождя и света, аудиосистема с сенсорным дисплеем, комбинированная обивка сидений.

«Трэвел»: дополнительно к «Комфорту» – передние датчики парковки, подогрев руля, 7-дюймовый дисплей с навигацией и «блютусом», биксеноновые фары, релинги на крыше.

«Прайм»: дополнительно к «Трэвел» – бесключевой доступ в салон, кнопка пуска двигателя, система регулировки усилия на руле, светодиодные задние фонари.

«Прайм + Стайл»: дополнительно к «Прайму» – датчики давления в шинах, панорамная крыша со сдвижным люком, амортизаторы с изменяемой жесткостью, легкосплавные колеса с шинами 226/55R18.

Комплектации и базовые цены Hyundai ix35, руб.*

Start 2WD	MT AT	899 900 949 900
Start + Advanced 2WD	AT	1 004 900
Comfort 2WD	MT AT	1 004 900 1 054 900
Comfort 4WD	MT AT	1 074 900 1 124 900
Comfort 4WD, дизель 136 л.с.	AT	1 194 900
Travel 2WD	AT	1 144 900
Travel 4WD	AT	1 214 900
Travel 4WD, дизель 136 л.с.	AT	1 284 900
Travel 4WD, дизель 184 л.с.	AT	1 364 900
Prime 4WD	AT	1 314 900
Prime + Style 4WD	AT	1 354 900

**Данные на момент подготовки материала (апрель 2014 года).*

Бюджетные версии («Старт» и «Старт + Адвансед») довольствуются обычным радиоприемником с проигрывателем CD/MP3.

В выбранной нами комплектации «Комфорт» дисплей аудиосистемы сенсорный.

Так выглядит салон кроссовера в самом шикарном исполнении (комплектации «Прайм» и «Прайм + Стайл»).

Третье место в заднем ряду явно для случайного попутчика.

Механическая КП встречается лишь в вариантах с бензиновым мотором до уровня «Комфорт» включительно.

Гидромеханический автомат можно получить в любой версии ix35.

В наличии, как правило, авто лишь с бензиновым двигателем.

монопривод, а сэкономленные средства пустить на системы безопасности и комфорта. Топовые комплектации «Прайм» и «Прайм + Стайл» этому условию не удовлетворяют, так что сосредоточимся на четырех оставшихся.

Начальная «Старт» даже по нынешним временам в разряд бюджетных не попадает. Тут тебе подогрев передних и задних сидений, электропривод и обогрев зеркал, управление магнитолой на руле и даже полноразмерная запаска на литом диске. Вот только на системах безопасности здесь сэкономили – подушек всего две.

Скорее понравилось. Изначально богатое оснащение, высокое качество отделочных материалов, большой ценовой диапазон, бесплатные цвета окраски кузова.

Скорее не понравилось. Экономия на безопасности в дешевых версиях, невозможность докупить отдельную опцию, нет в наличии дизельных двигателей (в том числе на тест-драйве).

Кожаная отделка сидений – прерогатива богатых комплектаций, начиная с «Прайм».

Комбинированная обивка («Комфорт» и «Трэвел») – удачное сочетание стиля и практичности.

НАШ ВЫБОР

«Комфорт» 2WD AT, бензиновый 2,0 л

Итого: 1 054 900 руб.

В «Старт + Адвансед» ситуация получше – двухзонный климат-контроль и кожаную обивку руля удачно дополняют боковые подушки и шторки безопасности. Но из одноименных электронных систем в перечне – только антиблокировочная. Маловато!

Доплатив 50 тысяч рублей, клиент попадает в зону «Комфорта». Вот уж воистину полна коробочка. За безопасность здесь, сверх перечисленного, радеют активные передние подголовники и система стабилизации с системами помощи при старте в гору и спуске с нее. Благодаря датчику дождя стеклоочиститель взмахнет дворниками без команды водителя, а круиз-контроль возьмет на себя поддержание постоянной скорости. Потешат самолюбие владельца и внешние атрибуты – светодиодные ходовые огни, повторители поворота в корпусах наружных зеркал и ручки дверей в цвет кузова.

А вот добавлять еще 90 тысяч за навигацию и биксенон, входящие в комплектацию «Трэвел», мы не стали бы – у первой есть более дешевые альтернативы, прелесть второй можно оценить лишь на малозагруженных магистралях (дабы не слепить встречных водителей).

В довершение мы обычно задавались вопросом: стоит ли доплачивать за понравившийся цвет? Здесь это неактуально – все 11 оттенков предлагают совершенно бесплатно. ЗР

Полноразмерная запаска на литом диске полагается во всех комплектациях.

Алексей РОСТОВЦЕВ,
менеджер отдела продаж «Дженсер Люберцы»

Исходя из цены, качества и функциональности, я смело назвал бы ix35 эталоном современного кроссовера. Яркий, но не вычурный дизайн нравится и мужчинам и женщинам, вне зависимости от возраста, профессии и социального статуса. Просторный салон и большой багажник идеальны как для семейных поездок за город, так и для путешествий. Автомобиль полностью оснащен всеми современными функциями, а управление ими не требует напряжения – всё интуитивно понятно. Искренне советую: если вы решили приобрести кроссовер, то ix35 рассмотрите обязательно. Без него впечатление не будет ярким и полным.

Редакция благодарит компанию «Дженсер» за помощь в подготовке материала.

ПОПРАВКА

В материале «Четвертый интернационал» (ЗР, 2014, № 5) на с. 199 допущена опечатка – **на плашке «Наш выбор» следует читать: «Лайфстайл», 2,0 л, А5.**

СОРОКИН®
ИНСТРУМЕНТ С ИМЕНЕМ
Основан в 1996

ДОМКРАТЫ

Бутылочные
2 ... 100 т
от 499 р.

ПОДКАТНЫЕ
Hobbyline®Jack
2 ... 3 т
от 1 099 р.

Frogline®Jack
1,5 ... 3,2 т
от 4 499 р.

Crocoline®Jack
2 ... 20 т
от 11 999 р.

Пневматические
2 ... 80 т
от 9 999 р.

Надувные
3 ... 4 т
от 2 999 р.

Ножничные
4 ... 7 т
от 11 999 р.

Реечные HighJack
3 т
от 2 299 р.

ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ

Стойки
2 ... 16 т
от 3 499 р.

Подставки
1,8 ... 12 т
от 499 р.

Башмаки
от 199 р.

МОТОПОДЪЁМНИКИ

Платформенные
0,35 ... 0,7 т
от 15 999 р.

Гидравлический
0,7 т
6 999 р.

Механические
0,25 т
3 999 р.

Подставки
0,3 ... 0,7 т
от 2 999 р.

Подкаты
0,3 ... 0,4 т
от 1 799 р.

АВТОПОДЪЁМНИКИ

1,5 ... 4 т
от 19 999 р.

ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ

от 419 999 р.

Зона подготовки 259 999 р.

ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

ТРУБОГИБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ
4 ... 150 т
от 5 999 р.

10 ... 20 т
от 7 999 р.

РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Гидроцилиндры
2 ... 10 т
от 499 р.

Гидронасосы
4 ... 10 т
от 1 499 р.

Стапели
от 42 999 р.

ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Балансировочные стенды
10 ... 47"
от 33 999 р.

Шиномонтажные стенды
10 ... 26"
от 33 999 р.

Вулканизаторы
от 6 499 р.

Стенды для правки дисков
10 ... 24"
от 89 999 р.

Борторасширители
от 2 499 р.

Ванны для проверки камер и шин
от 6 499 р.

Генераторы азота
50 ... 80 л/мин
от 44 999 р.

КОМПРЕССОРЫ

Поршневые 240 ... 1760 л/мин
24 ... 500 л

Автомобильные 12 В
160 ... 400 Вт
от 999 р.

от 6 599 р.

ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Установки для заправки кондиционеров
от 89 999 р.

Установки для очистки форсунок
от 32 999 р.

Стенды для сход-развала
от 259 999 р.

Установка для регулировки света фар
29 999 р.

Компрессометры
от 999 р.

Набор для опрессовки системы охлаждения
5 999 р.

Тестер давления масла 699 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА

Маслосборные установки
50 ... 95 л
от 9 999 р.

Маслораздаточные установки
от 22 999 р.

Смазконагнетатели
от 999 р.

Поддоны для масла

Канистры
5 ... 80 л
от 299 р.

5 ... 25 л
от 499 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ

Пескоструйные аппараты, камеры
от 2 999 р.

Ультразвуковые ванны
2 ... 84 л
от 7 499 р.

КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

0,5 ... 3 т
от 3 999 р.

Траверсы к кранам
0,5 ... 0,75 т
от 999 р.

Держатели двигателя 0,3 ... 0,5 т
от 2 999 р.

КАНТОВАТЕЛИ, СТЕНДЫ для КПП

Кантователи кузова а/м
0,9 т
49 999 р.

Стенд для КПП
9 999 р.

ЛЕБЁДКИ

Автомобильные
0,7 ... 7 т
от 2 999 р.

Рычажные
1 ... 3 т
от 1 299 р.

Барабанные
0,35 ... 1,3 т
от 1 299 р.

ЦЕПИ НА КОЛЁСА

толщина цепи
3,5 / 4,5 / 7 мм
диаметр колеса
13 ... 24,5''

от 999 р.
в комплекте 2 шт.

ТРАПЫ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ

Площадка с трапом для перевозки мотоциклов на фаркопе

от 1 999 р.

ТАЛИ и ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ

Цепные
0,5 ... 20 т
от 2 999 р.

Рычажные
0,25 ... 9 т
от 2 999 р.

0,1 ... 1 т
от 4 999 р.

ТЕЛЕГИ

Для транспортировки автомобиля (2 шт.)
2 999 р.

Инструментальные
от 3 999 р.

Для перевозки колёс
от 4 999 р.

СЪЁМНИКИ ПРУЖИН

1 ... 2 т
от 999 р.

СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ

0,5 ... 1 т
от 6 999 р.

МОЕЧНО-УБОРОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Пылесосы
37 ... 114 л
от 7 999 р.

999 р.

Мойки высокого давления
9 ... 190 бар
от 2 999 р.

ПУСКОЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА

Зарядные
2 ... 15 А
от 1 099 р.

Автономные пусковые
от 4 999 р.

Пускозарядные
от 3 999 р.

Провода
200 ... 600 А
от 249 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ

Трансформаторные
от 2 999 р.

MMA сварка
от 3 499 р.

Инверторы
от 4 999 р.

Точечной сварки
45 999 р.

ТЕПЛОВЫЕ ПУШКИ

Электрические
от 1 999 р.

Газовые
от 3 799 р.

Дизельные
от 14 999 р.

ЛЕЖАКИ и СИДЕНЬЯ

от 1 599 р.

от 1 599 р.

МЕБЕЛЬ

Верстаки
от 9 999 р.

Столы
от 9 499 р.

Шкафы
от 5 999 р.

одежные

инструментальные

СТАНКИ

Сверлильные
5 ... 16 скоростей
от 4 999 р.

Точильные
75 ... 300 мм
от 1 699 р.

Тиски слесарные
от 1 199 р.

ЭЛЕКТРОИНСТРУМЕНТ

Углошлифовальные машины
от 1 199 р.

Перфораторы
от 2 999 р.

Дрели-шуруповерты
от 1 099 р.

ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ

Дрели от 1 499 р.

Гайковёрты
от 2 499 р.

Углошлифовальные машины от 1 499 р.

РУЧНОЙ ИНСТРУМЕНТ В АССОРТИМЕНТЕ

www.sorokin.ru

ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН

КАТАЛОГ БЕСПЛАТНО ПОЧТОЙ

СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодогвардейская, д. 58

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

- Астана (Казахстан)
- Екатеринбург
- Ижевск
- Иркутск
- Кемерово
- Краснодар
- Красноярск
- Мурманск
- Нижневартовск
- Нижний Новгород
- Новосибирск
- Омск
- Оренбург
- Пермь
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Рязань
- Самара
- Санкт-Петербург
- Сургут
- Томск
- Тюмень
- Уфа
- Хабаровск
- Челябинск
- Якутск
- Ярославль

8-800-333-40-40

бесплатный звонок на территории России

РЕКЛАМА

ДЕНЗНАКИ СУДЬБЫ

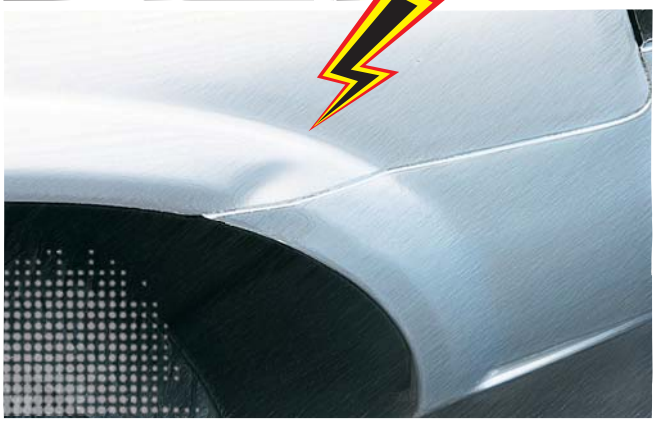
Максим Приходько и **Георгий Садков** запротоколировали все этапы финансового эксперимента.

Бытует мнение, что средства, потраченные на придание автомобилю товарного вида, при его продаже вернутся сторицей. Так ли это? Мы подобрали на вторичном рынке «серую мышку» – машину, не замеченную в большой народной любви. На устранение изъянов выделили 25 000 рублей. На тот момент сумма равнялась максимальной скидке при реальном торге на рынке.

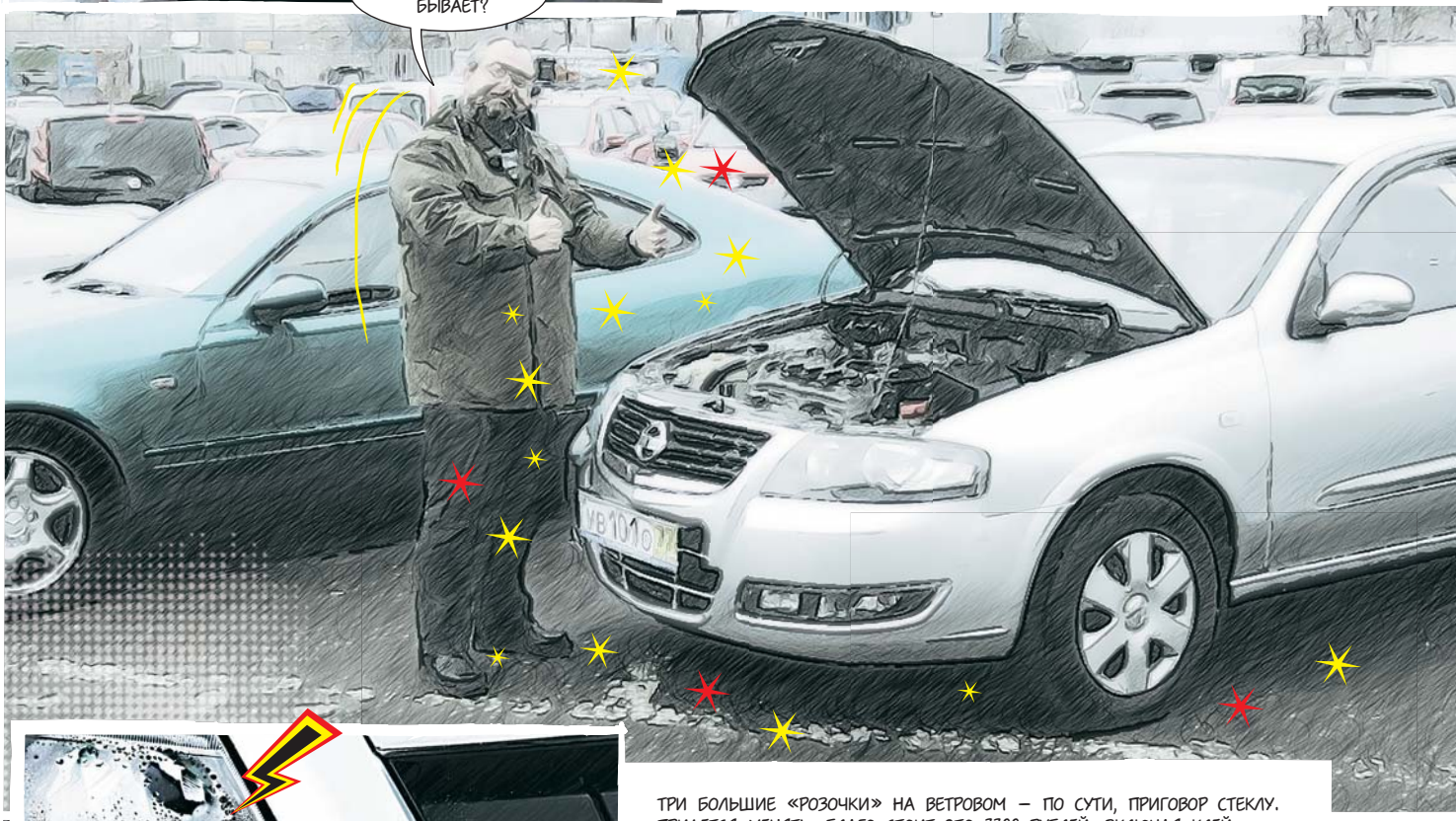
Выбор пал на «Ниссан-Алмера Классик» 2010 года со 107-сильным мотором, АКП и пробегом 32 000 км. Машина почти свежая, но с треснутым передним бампером, сколами на стекле, проблемной правой фарой и вмятинами на обоих передних крыльях.

ХОРОШЕЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ПОДТВЕРЖДАЛОСЬ СЕРВИСНОЙ КНИЖКОЙ С ОТМЕТКАМИ О ПРОХОЖДЕНИИ ПРЕДШЕСТВУЮЩИХ ТО. ЗНАЧИТ, ВОЗНИ ПО ЭТОЙ ЧАСТИ НЕ ПРЕДВИДИТСЯ.

ХОРОШО, ЧТО НЕТ ПРОБЛЕМ С ТЕХНИКОЙ. НЕУЖЕЛИ ТАКОЕ БЫВАЕТ?



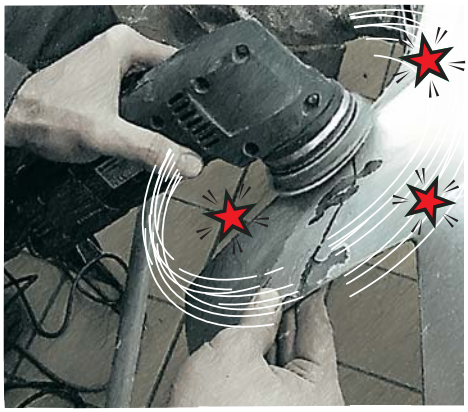
ВМЯТИНКИ НА КРЫЛЬЯХ НАВЕРНЯКА СДЕЛАНЫ БАМПЕРОМ ПРИ АВАРИИ. ПОЧИНИТЬ БАМПЕР ПРОЩЕ, ЧЕМ ВЫПРАВИТЬ ЭТИ ИЗЪЯНЫ.



СУДЯ ПО ТРЕЩИНАМ В БАМПЕРЕ И ОТОРВАННОМУ КРЕПЛЕНИЮ ФАРЫ, «НИССАН» ПЕРЕЖИЛ НЕБОЛЬШУЮ ФРОНТАЛЬНУЮ АВАРИЮ.

ТРИ БОЛЬШИЕ «РОЗОЧКИ» НА ВЕТРОВОМ — ПО СУТИ, ПРИГОВОР СТЕКЛУ. ПРИДЕТСЯ МЕНЯТЬ, БЛАГО СТОИТ ЭТО 3300 РУБЛЕЙ, ВКЛЮЧАЯ КЛЕЙ.

НОВАЯ НЕОРИГИНАЛЬНАЯ ФАРА ОБОШЛАСЬ В 3700 РУБЛЕЙ. НА ВИД НЕНАМНОГО ХУЖЕ ОРИГИНАЛЬНОЙ, ОТ «САМСУНГА». ДА, ДРУЗЬЯ, ВО ВСЕМ МИРЕ ЭТУ МАШИНУ ЗНАЮТ КАК «САМСУНГ», А НЕ «НИССАН»!

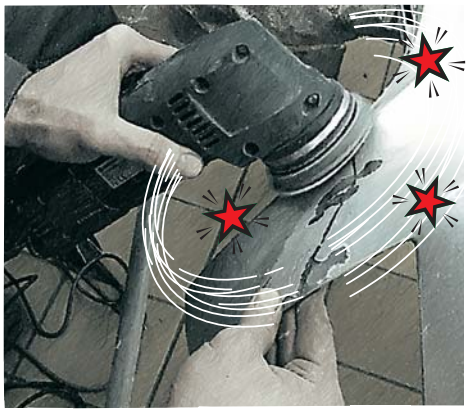


ЧТОБЫ СЭКОНОМИТЬ НА РЕМОНТЕ, ЧАСТЬ РАБОТ ДЕЛАЛИ В ТЕХЦЕНТРЕ ЗР. В КАДРЕ – УМЕЛЫЕ РУКИ ГЕННАДИЯ ЕМЕЛЬКИНА ДОВОДЯТ ДО УМА БАМПЕР ПЕРЕД ПОКРАСКОЙ.

ФОТО ПРИЗВАНО ДОКАЗАТЬ, ЧТО ВСЕ РАБОТЫ ВЫПОЛНЕНЫ НЕ ПО ОБХОДНЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ, А «КАК ДЛЯ СЕБЯ». ПОКРАСКА БАМПЕРА – 4000 РУБЛЕЙ, КРАСКА И ЛАК – 1000 РОВНО.

САЛОН ПОЧИСТИЛИ И НАВЕЛИ БЛЕСК. ГЛАВНЫЙ ИЗ СВОИХ ЗАКРОМОВ ВЫДЕЛИЛ ПАРФЮМ DOWNTOWN MOOD. ТАКИМ ПАХНЕТ САЛОН НОВОГО «МЕРСЕДЕСА» S-КЛАССА.

НОВАЯ НЕОРИГИНАЛЬНАЯ ФАРА ОБОШЛАСЬ В 3700 РУБЛЕЙ. НА ВИД НЕНАМНОГО ХУЖЕ ОРИГИНАЛЬНОЙ, ОТ «САМСУНГА». ДА, ДРУЗЬЯ, ВО ВСЕМ МИРЕ ЭТУ МАШИНУ ЗНАЮТ КАК «САМСУНГ», А НЕ «НИССАН»!



ЧТОБЫ СЭКОНОМИТЬ НА РЕМОНТЕ, ЧАСТЬ РАБОТ ДЕЛАЛИ В ТЕХЦЕНТРЕ ЗР. В КАДРЕ – УМЕЛЫЕ РУКИ ГЕННАДИЯ ЕМЕЛЬКИНА ДОВОДЯТ ДО УМА БАМПЕР ПЕРЕД ПОКРАСКОЙ.

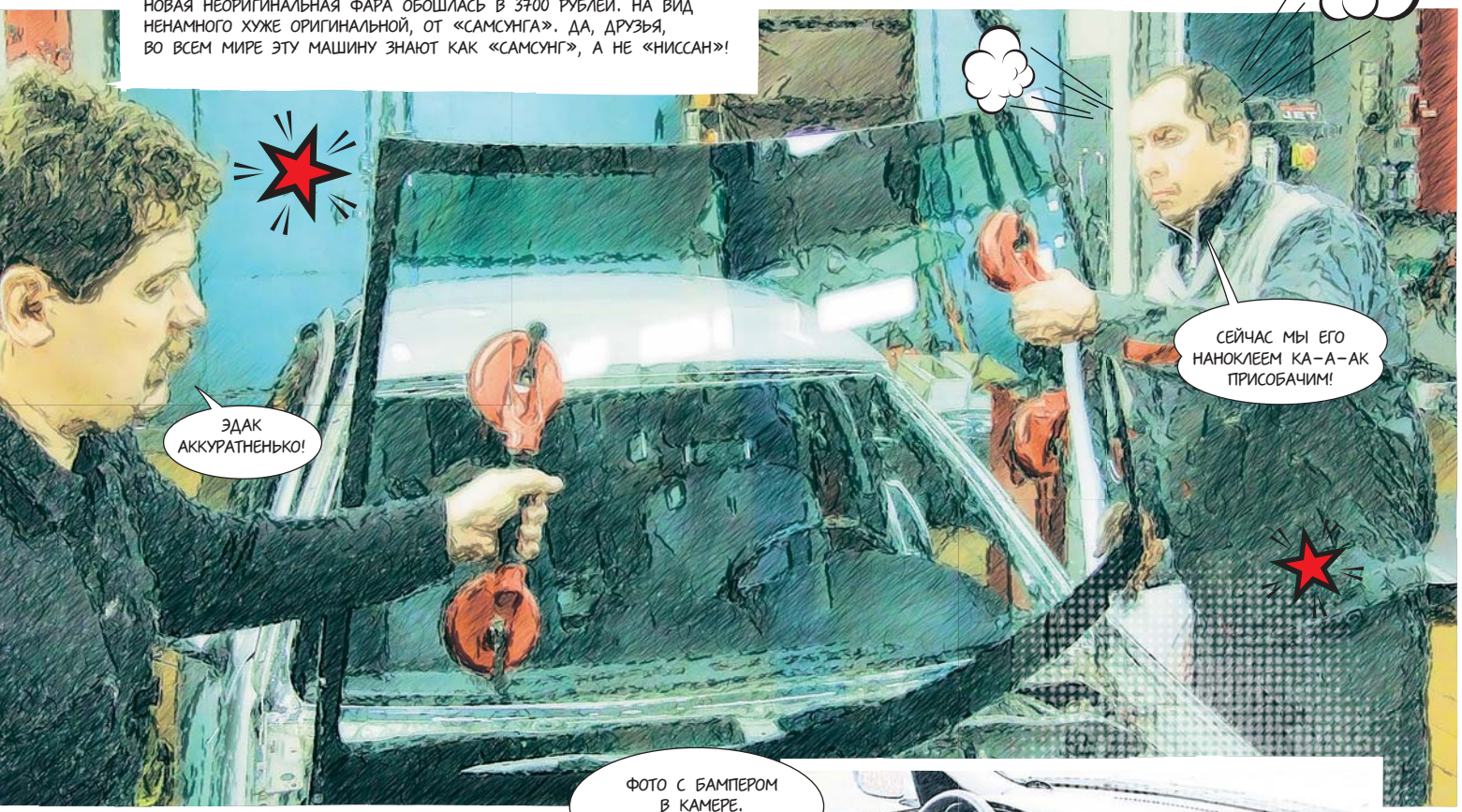
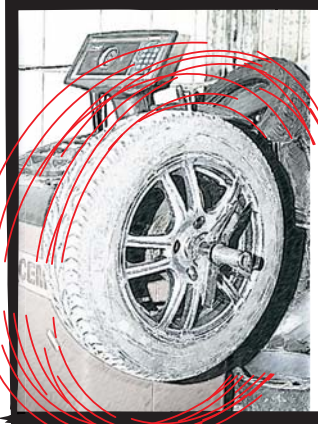


ФОТО ПРИЗВАНО ДОКАЗАТЬ, ЧТО ВСЕ РАБОТЫ ВЫПОЛНЕНЫ НЕ ПО ОБХОДНЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ, А «КАК ДЛЯ СЕБЯ». ПОКРАСКА БАМПЕРА – 4000 РУБЛЕЙ, КРАСКА И ЛАК – 1000 РОВНО.

САЛОН ПОЧИСТИЛИ И НАВЕЛИ БЛЕСК. ГЛАВНЫЙ ИЗ СВОИХ ЗАКРОМОВ ВЫДЕЛИЛ ПАРФЮМ DOWNTOWN MOOD. ТАКИМ ПАХНЕТ САЛОН НОВОГО «МЕРСЕДЕСА» S-КЛАССА.

ВМЕСТО 14-ДЮЙМОВЫХ ШТАМПОВАННЫХ ДИСКОВ РЕШИЛИ ПОСТАВИТЬ «НИССАН» НА КРАСИВОЕ 15-ДЮЙМОВОЕ ЛИТЬЕ ЦВЕТОМ ЧУТЬ ТЕМНЕЕ КУЗОВА. ЦЕНА КОМПЛЕКТА – 10 040 РУБЛЕЙ.



ЗА БАЛАНСИРОВКУ КОЛЕС И МОНТАЖ ШИН, ПОДОБРАННЫХ ИЗ СТАРЫХ ЗАПАСОВ, ОТДАЛИ 1520 РУБЛЕЙ. ЗАТО МАШИНА ВЫГЛЯДИТ КУДА НАРЯДНЕЕ.

НАБЕГАЮЩИМ ИТОГОМ:

ИТАК, 440 000 РУБЛЕЙ СТОИЛ «НИССАН», КОТОРЫЙ МЫ ДОВЕЛИ ДО КОНДИЦИИ, ПОТРАТИВ 25 000 РУБЛЕЙ. В РЕЗУЛЬТАТЕ АППАРАТ, ПРИТОМ ВПОЛНЕ ЗАСЛУЖЕННО, ЗАСИЯЛ НА 465 000 РУБЛЕЙ.

ОДНАКО РЫНОЧНАЯ СИТУАЦИЯ КОНЦА ПРОШЛОГО ГОДА ЕЩЕ БОЛЕЕ УКРЕПИЛА ОСНОВНУЮ ТЕНДЕНЦИЮ НЫНЕШНЕГО ОБЩЕСТВА АВТОМОБИЛЬНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ: Я ЕЗЖУ НА ТОМ, НА ЧТО ХВАТАЕТ ДЕНЕГ В ДАННЫЙ МОМЕНТ. ЗАМЕНИТЬ ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО? ЗАЧЕМ? И ТАК ВСЕ ВИДНО. ВМЯТИНЫ НА БАМПЕРЕ И ТРЕСНУТАЯ ФАРА? НА СКОРОСТЬ ЭТО НЕ ВЛИЯЕТ. ОПЯТЬ ЖЕ, УЧИТЫВАЯ КРИЗИС, НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ В КОНЦЕ 2013 ГОДА ПРЕДЛАГАЛИСЬ С ТАКИМИ НЕВИДАННЫМИ СКИДКАМИ, ЧТО ОЧЕНЬ МНОГИЕ ПРЕДПОЧЛИ КУПИТЬ НОВЬЁ ПО ЦЕНЕ БЭУШНОЙ. С ГАРАНТИЕЙ И ПОДАРКАМИ ОТ ДИЛЕРА.

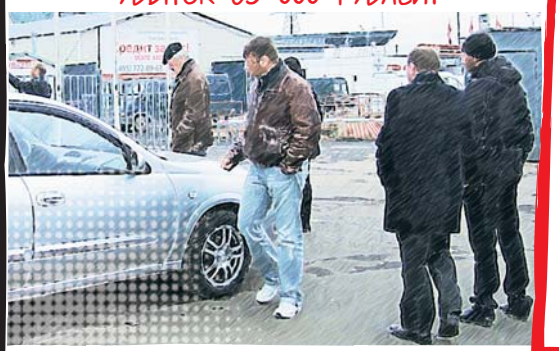
В ИТОГЕ, ПРОСТОЯВ НА РЫНКЕ ПОЧТИ 5 МЕСЯЦЕВ, АВТО УШЛО ЗА 400 000 РУБЛЕЙ В АПРЕЛЕ 2014 ГОДА. МЫ, КОНЕЧНО, РАДЫ ЗА ПОКУПАТЕЛЯ, НО... ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК СЕГОДНЯ ПЕРЕПОЛНЕН КАК НИКОГДА, И ВЗЯТЬ СВОЮ ЦЕНУ ПРИ ПРОДАЖЕ НЕНОВОГО АВТО ОЧЕНЬ СЛОЖНО. ГОД ВЫПУСКА И ЦЕНА – ВОТ ОСНОВНЫЕ КРИТЕРИИ В АВТОТОРГОВЛЕ. И ЕЩЕ ОДИН СОВЕТ ПО ОПЫТУ НАШИХ МЫТАРСТВ: ЕСЛИ УПУСТИТЕ ПЕРВОГО РЕАЛЬНОГО КЛИЕНТА, ВТОРОЙ ПОЯВИТСЯ НЕ СКОРО. ЕСЛИ ПОЯВИТСЯ.

ЗАПЧАСТИ	СТОИМОСТЬ, РУБ.
ЛИТЫЕ 15-ДЮЙМОВЫЕ ДИСКИ	10 040
ФАРА	3700
ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО, КЛЕЙ	3300
ЗЕРКАЛО	700
КРАСКА И ЛАК ДЛЯ БАМПЕРА	1000
ОКРАСКА БАМПЕРА В КАМЕРЕ	4000
МОНТАЖ 15-ДЮЙМОВЫХ ШИН	1520
ЛАМПА Н11	670

ПРИВЕСТИ МАШИНУ В ПЕРВОЗДАННЫЙ ВИД ОБОШЛОСЬ НАМ В 24 930 РУБЛЕЙ. ЗА КАДРОМ ОСТАЛИСЬ ЗАМЕНА ПРАВОГО ЗЕРКАЛА И ПОКУПКА ЛАМПЫ Н11 В ПРОТИВОТУМАНКУ.

МАШИНУ ВЫСТАВИЛИ НА ПРОДАЖУ В НОЯБРЕ 2013-ГО ПО ЦЕНЕ 465 000 РУБЛЕЙ. ОДНАКО РЫНОЧНАЯ СИТУАЦИЯ СЛОЖИЛАСЬ ТАК, ЧТО «НИССАН» БЫЛ ПРОДАН ВСЕГО ЗА 400 ТЫСЯЧ В МАРТЕ 2014 ГОДА.

УБЫТОК 65 000 РУБЛЕЙ.



МОРАЛЬ:

СРАЗУ ПРОДАВАЙТЕ АВТО КАК ЕСТЬ, СКИДЫВАЯ ЗА ПОВРЕЖДЕННЫЕ ДЕТАЛИ. БОЛЕЕ-МЕНЕЕ СЕРЬЕЗНЫЕ ВЛИВАНИЯ В СТАРУЮ МАШИНУ ПРИ ЕЕ ПРОДАЖЕ НЕ ОКУПЯТСЯ – ПРОВЕРЕНО «ЗА РУЛЕМ».

1 видео
см. с. 26

СИНОНИМ ЧИСТОТЫ

За одну рабочую смену на заводе «Керхер» в немецком Виннендене производится до 25 тысяч аппаратов высокого давления, часть которых поставляют в Россию. **Максим Приходько** узнал на предприятии, что нового в мире автомоек.

Современная модель взаимоотношений клиента и автодилера почти избавила нас от необходимости возиться на досуге со своей машиной. Впрочем, одно занятие на нашу долю все же осталось – мойка авто.

Достойную альтернативу ведру с тряпкой или садовому шлангу предложил в 1950 году основатель компании Альфред Керхер. До него тоже существовали аппараты для мойки под давлением, но он создал компактный – насколько это понятие применимо к агрегату родом из первой половины XX века, который смывал пыль и грязь горячей водой. Компания, кстати, пробовала свои силы в разных областях, включая даже медицину (делали искусственную почку). А в 1974 году в «Керхере» постановили: мини-мойки должны стать одним из основных видов выпускаемой техники для наведения чистоты.

Для бытового применения компания предлагает сегодня три вида мини-моек – начального, среднего и высшего класса. Принцип работы прост: через фильтр тонкой очистки и входной клапан вода поступает в помпу, насос выталкивает ее под давлением через выходной клапан. При нажатии на курок пистолета вода выбрасывается из сопла в виде мощной струи или струй, в зависимости от типа специальных насадок. Все они имеют единый разъем «квик коннект», что позволяет комплектовать любой аппарат дополнительными аксессуарами. Единственное исключение – барабан для шланга: модели начального уровня им не комплектуются.

Несмотря на достаточно компактные размеры, все мини-мойки нового поколения развивают давление от 110 до 160 бар.

Как вершину мини-моек можно рассматривать серию «Эколоджик». У аппаратов с зеленым значком до 60% пластмассовых деталей изготовлено из переработанных полимерных материалов, но не это главное. Серия позволяет в экорежиме сократить расход воды и электроэнергии на 20%. Вот этот показатель действительно важен при работе с мойкой. Можно также регулировать и подачу моющей пены. Но главное, что экономные мини-мойки этой серии, как и другие компактные агрегаты фирмы, не требуют стационарного водопровода благодаря своей системе всасывания воды из любой емкости. Наверняка для очень многих клиентов в нашей стране эта конструктивная особенность будет решающим фактором, чтобы приобрести желто-черного «мойдодыра» в личное пользование. ЗР

KW-350, прадедушка нынешних аппаратов. Модель 1950 года развивала давление 10 бар и нагревала воду до 150 градусов.

«Керхер HD-555» – первая переносная мини-мойка, завоевавшая рынок подобной техники во всем мире. Масса 14 кг, давление 55 бар, подача 500 л/ч.

24TECHNO

НАУЧНО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ТЕЛЕКАНАЛ О ТЕХНИКЕ,
ТЕХНОЛОГИЯХ И НЕВЕРОЯТНЫХ ЭКСПЕРИМЕНТАХ

РЕВАНШ ЭВОЛЮЦИИ

с 2 июня
в 20:00

Премьеры:
«Техно-человек», «Деньги и скорость»,
«В будущее», «Цена персональных данных»

СПРАШИВАЙТЕ У ВАШЕГО ОПЕРАТОРА ПЛАТНОГО ТЕЛЕВИДЕНИЯ

На правах рекламы

16+

24techno.livejournal.com
twitter.com/#!/24techno
vk.com/24techno
fb.com/24techno.ru
24techno.ru

РЕЗОНЫ ДЛЯ БАЛЛОНА

Установка газобаллонного оборудования – серьезное вмешательство в конструкцию машины. Однако многие автовладельцы решаются на такую переделку, не страшась даже потерять гарантию. **Кирилл Милешкин** выслушал мнения экспертов, установщиков, пользователей и сделал выводы.

БОЛЬШОЙ ПЛЮС

Газ – наиболее реальная альтернатива бензину и дизелю. Речь в первую очередь о сжиженном пропан-бутане. Увы, сжатый природный газ, метан, не очень популярен, в первую очередь из-за неразвитой инфраструктуры (ЗР, 2013, № 3). Зато заправок сжиженным газом хватает – можно безбоязненно пускаться в дальние путешествия.

Основная причина перехода на газ – финансовая выгода. В былые годы от масштабов экономии дух захватывало: комплекты газобаллонного оборудования для примитивных карбюраторных моторов были недороги, а пропан-бутан стоил вдвое меньше, чем бензин. Сейчас ситуация иная. Чтобы подружить газовую систему питания с современными двигателями, необходим совсем другой уровень компонентов и квалификации установщиков. Вкупе с новыми требованиями к безопасности баллонов это привело к значительному удорожанию комплектов.

Два литра пропан-бутана по цене литра бензина купить по-прежнему можно, но для А92 эта граница фактически пройдена. Сейчас цена газа в Москве составляет примерно 50% стоимости литра 95-го. Кроме того, аппетит мотора на новом топливе увеличится примерно на 15%. Так что о двукратном выигрыше в деньгах на каждом километре пробега говорить не приходится.

Вооружившись точными цифрами, я прикинул выгоду от установки ГБО на две редакционные машины, отличающиеся завидным аппетитом. Выяснилось, что добротный комплект с установкой в столице для «Ниссана-Алмера» окупится всего за 18 тысяч километров, а для «УАЗа-Патриот» – и вовсе за 12 тысяч. Это меньше среднегодового пробега большинства автомобилей. Итого: каждый пройденный на газе километр станет в среднем на треть выгоднее, чем на бензине.

Взрывоопасность ГБО не больше чем миф. Стенки баллона намного толще, чем у бензобака, и выдерживают значительные нагрузки, как ударные, так и температурные. При утечке газа в современных системах четыре аварийных клапана среагируют на повышение давления в резервуаре, обрыв топливной магистрали или банальную остановку двигателя – и подача газа прекратится. Кроме того, закачка пропан-бутана прерывается при заполнении баллона на 80%. Этот запас – на случай расширения газа от нагрева. Но, разумеется, халтурная установка или халатность при эксплуатации способны «перехитрить» все старания инженеров по безопасности.

Каждый пройденный на газе километр обходится в среднем на треть дешевле, чем на бензине.

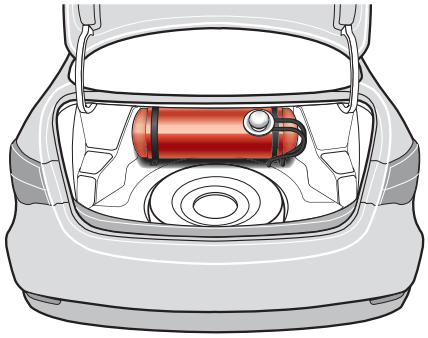
КУЧКА МИНУСОВ

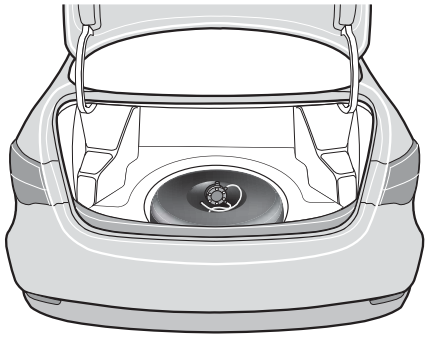
Конечно, переход на пропан-бутан не лишен недостатков. Первый из них связан с гарантией на автомобиль. Даже при предъявлении всех положенных документов от установщиков (что само по себе большая удача) дилер, скорее всего, откажет в бесплатном ремонте. Появление в машине второй топливной системы, как ни крути, достаточно серьезное вмешательство в конструкцию. Поэтому не удивляйтесь, если, например, неисправности двигателя в официальном сервисе вам предложат устранять за свой счет. А судебное разбирательство – дело долгое и с непредсказуемым результатом. Посему владельцы свежих авто в большинстве своем выпадают из числа потенциальных посетителей газовых заправок.

Исключение – машины, снаряженные ГБО на самом автозаводе или в компании, уполномоченной производителем авто. У нас таких фирм немного, и, как правило, специализируются они на коммерческой технике. Например, ГАЗ, выпускающий серийно «газели» с ГБО как под сжиженное, так и под сжатое газовое топливо.

Второй весомый аргумент против – громоздкий баллон. Разместить его без ущерба для практичности невозможно. Тороидальный вытеснит с законного места запаску: придется переложить ее в багажник или вовсе оставить в гараже. Обычная цилиндрическая емкость сведет на нет трансформации багажного отсека. Даже владельцам седанов это вряд ли понравится, не говоря уже об универсалах и кроссоверах. Впрочем, всё зависит от конкретной модели. Например, владельцам «логанов» первого поколения с нераскладывающимся задним сиденьем терять нечего. К тому же обладателям «УАЗа-Патриот» и других полноразмерных вседорожников установщики предлагают множество вариантов размещения баллона: большой цилиндрический – не только вдоль заднего сиденья, но и на боковой стенке, менее объемный – под днищем, а если тороидальные – два на полу. В последнем случае над ними настилают ровный фальшпол. Правда, на 250 мм выше штатного уровня. Хотя при таком объеме багажника это невеликий ущерб.

Еще один нюанс – доступность заправок. В развитости сети газовые значительно проигрывают бензиновым и дизельным, тем не менее проблем с пропан-бутаном нет ни в крупных городах, ни на трассах. Спланировать





У владельцев легковушек выбор всего из двух вариантов размещения газовых баллонов. Хотя иногда встречается эксклюзив в виде небольших емкостей вдоль борта или обоих бортов.

Срок окупаемости ГБО на двух примерах

	«Ниссан-Алмера» (1,6 л, АКП)	«УАЗ-Патриот» (2,7 л, МКП)
Средний расход бензина, л/100 км	10,5	15,0
Средний расход газа, л/100 км	12,1	17,3
Стоимость 100 км пробега на бензине, руб.	330,8	472,5
Стоимость 100 км пробега на пропан-бутане, руб.	205,7	294,1
Экономия на 100 км, руб.	125,1	178,4
Стоимость ГБО с установкой, руб.	22 500	21 500
Срок окупаемости, км	17 985	12 050

**Взяты средние цены топлива в Москве на момент подготовки статьи: А92 – 31,5 руб./л, пропан-бутан – 17 руб./л.*

дальний маршрут поможет всезнающий Интернет: сразу несколько ресурсов подскажут координаты и адреса АГЗС. Правда, автолюбителю, привыкшему к современным красочным вывескам и избалованному сервисом крупных сетевых бензоколонок, они покажутся, мягко говоря, несовременными и даже неухоженными. Встречаются в Сети нарекания на качество газа. Впрочем, ситуация не хуже, чем с бензином и дизелем.

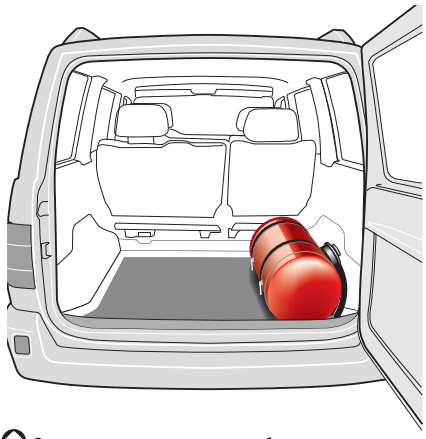
...И ПАРА МИФОВ

Больше всего опасений связано со здоровьем двигателя, переведенного на газ. Один из наиболее частых аргументов – вероятность прогара седел клапанов из-за повышения температуры внутри цилиндра. Квалифицированные монтажники в один голос говорят: правильная и тщательная регулировка оборудования сводит риск на нет. Да и от пользователей массовых жалоб не слышно. С пропан-бутаном дружат обычные свечи зажигания, но при желании можно заменить их специально заточенными под газовое топливо (ЗР, 2010, № 4). Кстати, на газ переводят и современные моторы с наддувом – и ничего, живут.

Среди очевидных плюсов – чистое горение газа, уменьшающее количество отложений в цилиндрах. Правда, это не повод вдвое увеличивать интервалы замены масла и фильтров. Кстати, ГБО тоже требует периодического обслуживания. Раз в 10 тысяч километров установщики приглашают на замену фильтров. Стоимость у всех стандартная – около тысячи рублей. Некоторые конторы делают первое ТО бесплатно.

Если разобраться во всех тонкостях альтернативного топлива, его единственный плюс перевешивает все недостатки, реальные и мифические. Поэтому минимум одна машина из редакционного парка обзаведется баллоном в багажнике в ближайшее время. Попробуем на себе, отчеты и впечатления последуют незамедлительно. ЗР

Благодарим к.т.н. В. Лукшо за помощь в подготовке материала.



Самые популярные способы размещения баллонов в больших вседорожниках.

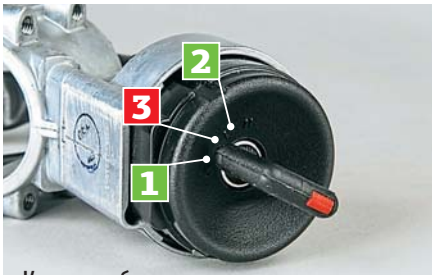
В погоне за экономией кое-кто прощается с возможностью использовать багажник по назначению.

БОГАТСТВО ВЫБОРА

Итальянская фирма «Ловато», пожалуй, наиболее известна в России. Но она далеко не единственная на рынке. Например, сейчас популярна система фирмы «Диджитроник». Впрочем, брендов много, от обилия форсунок, клапанов, баллонов, редукторов и прочих компонентов разных производителей рябит в глазах. Желающие могут на несколько дней погрузиться в тему, подбирая себе оптимальный вариант. Благо информации на всевозможных интернет-форумах предостаточно. Более эффективный способ – обзвонить установочные конторы. Часа с лихвой хватит, чтобы подобрать десяток вариантов, основываясь на чужом опыте эксплуатации.

БЛОК-ПОСТ

Страшно представить, что происходит в голове рядового водителя, когда на ходу вдруг заклинивает руль. Из-за чего некоторые владельцы переднеприводных «лад» оказались в такой экстремальной ситуации, разбирался **Стас Панин**.



Красным обозначено положение-призрак [3]. Немного не хватает до фиксированного положения «зажигание» [2]. Показано и «нулевое» положение [1].

На форумах владельцев первые подобные сообщения появились еще в начале 2008 года. В основном они касались «Калины», но упоминались еще и «Приора» с «Самарой». На ходу у некоторых автомобилей самопроизвольно заклинивало руль, и водителям стоило больших усилий избежать серьезных ДТП.

ЛЮДИ ИЩУТ

Естественно, первым подозреваемым стал электроусилитель руля. Однако ни в одном из дилерских сервисов не нашли его неисправностей. Чуть позже выявилась очень интересная зависимость: все случаи происходили на машинах, оборудованных сигнализацией с автопуском. Но каких-то электрических неисправностей снова никто не нашел. Чуть позже виновник был выявлен: штатный механизм блокировки руля в замке зажигания, стержень которого по неясным причинам мог во время движения автомобиля снова заблокировать рулевой вал.

Сервисмены не нашли дефектов в замках и по просьбе некоторых клиентов просто вынимали стержень фиксатора. На форумах сложилось мнение, что механизм блокировки работает неправильно. Якобы положение замка **1** («зажигание») не гарантирует полного отключения блокировки руля, хотя руководство по эксплуатации говорит обратное. И, чтобы обезопасить себя, нужно довести ключ до положения **2** («стартер»). Либо заглушить пущенный с автопуска двигатель и повторно завести его вручную. Многие сомневались в действенности и этих мер. Ответ производителя также не удовлетворил автовладельцев, и тогда они обратились в редакцию.

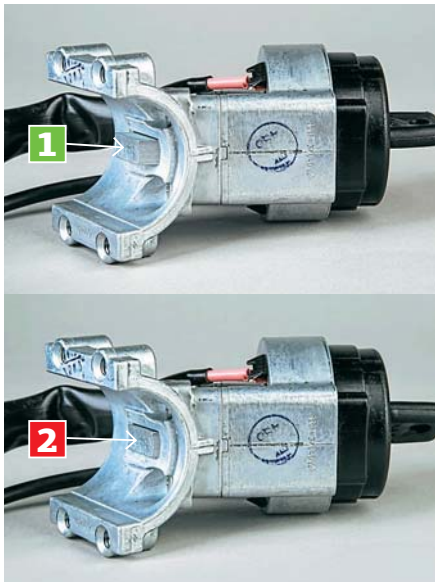
ФУНКЦИЯ «АВТОПУСК»

Сигнализация с этой опцией позволяет дистанционно пустить двигатель без использования ключа зажигания. Однако перед началом движения его все же нужно вставить в замок и включить зажигание для отключения механизма блокировки руля. Этот момент прописан в инструкции к сигнализациям.

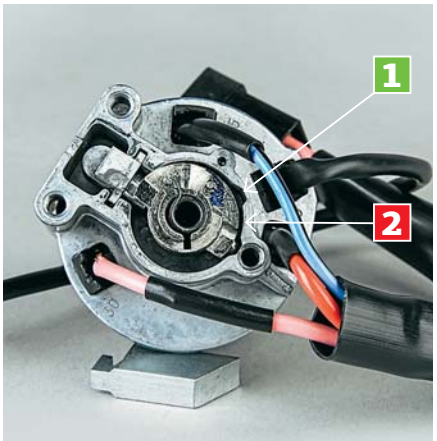
ПРОВЕРКА НА ПРАКТИКЕ

На наш запрос представители АВТОВАЗа ответили, что там в курсе проблемы. И заверили, что замки соответствуют всем международным требованиям, а самопроизвольная блокировка обусловлена человеческим фактором, то есть случается по вине самих водителей.

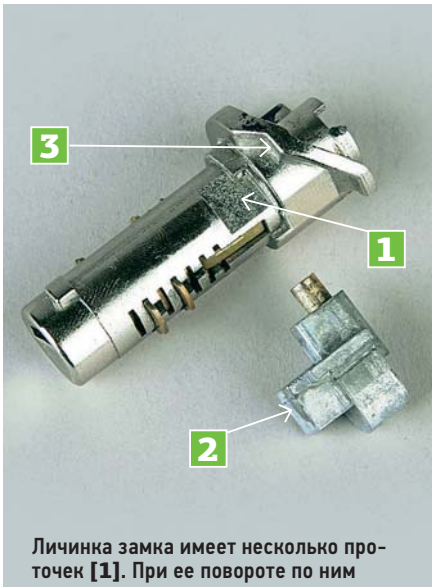
Свою проверку мы начали с тестов на специальной площадке. Немного разогнав машину, глушили мотор и вынимали ключ из замка, чтобы заблокировать руль. На ходу включали



[1] Полностью выдвинутый стержень фиксатора в положении блокировки. [2] Стержень блокиратора в положении-призраке. Механизм блокировки остается активным. Стержень из-за вибрации может снова выдвинуться полностью.



Для положения «зажигание» в корпусе замка сделана проточка [1], в которую попадает подпружиненный шарик и обеспечивает фиксацию. У «недоположения» [2] никакой фиксации нет.



Личинка замка имеет несколько проточек [1]. При ее повороте по ним в продольном направлении перемещается кронштейн стержня блокировки [2]. В положении «зажигание» [3] его подпружиненный штифт проваливается в проточку и блокирует перемещение кронштейна в обратном направлении.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТВЕТ АВТОВАЗа

Выключатель зажигания, устанавливаемый на автомобилях LADA, омологирован на соответствие международным правилам и требованиям по безопасности.

Описанная в запросе блокировка руля может наступать, если ключ не довернут в фиксированное положение «зажигание». В этом случае под действием вибрации ключ может вернуться в положение «выключено». Это и приводит к возврату в первоначальное состояние включенной блокировки руля, в котором замок пребывал с момента последней активации блокировки при вытаскивании ключа из замка зажигания.

На форумах распространено мнение, что для гарантированного выключения механизма блокировки необходимо повернуть ключ в положение «стартер». На самом деле достаточно повернуть ключ в фиксированное положение «зажигание». При повороте ключа из позиции «выключено» в позицию «зажигание» происходит разблокировка вала руля запорным стержнем выключателя зажигания и фиксация запорного стержня. Важно отметить, что фиксация запорного стержня происходит в конце поворота ключа, только в фиксированной позиции «зажигание».

Если водитель не уверен в том, что довел ключ в фиксированное положение, то он может подстраховаться, довернув ключ в положение «стартер» при уже пущенном с автопуска двигателе. В автомобилях LADA есть система защиты: ключ сделает холостой ход без срабатывания стартера.

зажигание, разблокировали руль, включали вторую передачу и отпускали сцепление, чтобы пустить двигатель, не переводя ключ в положение «стартер». Как ни крутили баранку на ровной поверхности и на неровностях, добиться самопроизвольной блокировки не смогли. Пришлось разбирать замок, чтобы взглянуть на проблему изнутри.

Оказалось, производитель говорит правду. Если ключ доведен до положения «зажигание», то стержень четко фиксируется и самопроизвольная блокировка руля невозможна в принципе, если не вынуть ключ.

Но мы все же нашли источник ошибочных действий водителей, обнаружив такой угол поворота ключа в замке, при котором происходит щелчок и создается иллюзия фиксированного положения. Чтобы проверить догадку, нам не пришлось ездить на машине. Даже на неподвижном авто достаточно было активно покрутить рулем, чтобы ключ немного вернулся назад и стержень блокировки выдвинулся, заблокировав баранку.

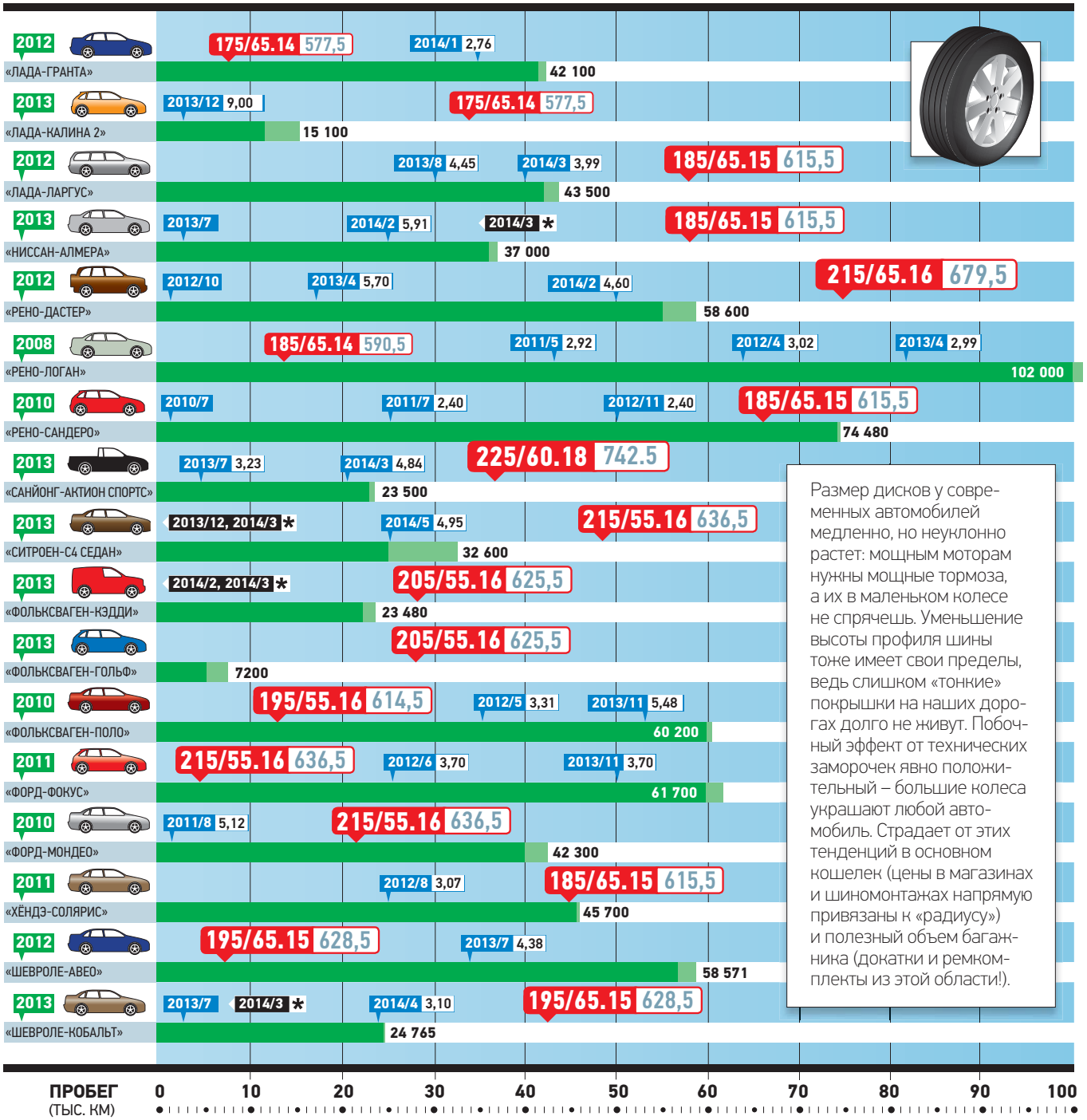
Специалисты АВТОВАЗа развели руками. Работа любого замка сопровождается всякими звуками, а это положение-призрак не является фиксированным.

Вдобавок они отметили, что у многих зарубежных производителей замок устроен аналогично.

Наш совет владельцам тольяттинских авто, установившим сигнализацию с функцией автопуска: доворачивайте ключ до положения «пуск» либо снимите с замка зажигания язычок блокиратора – целее будете. ЗР

НАШ ГАРАЖ

На этой странице представлен автопарк ЗР (кроме машин, обслуживающих шинные тесты) в режиме реального времени. На сей раз подсчитываем диаметр колес подопытных авто, исходя из штатных размеров шин, установленных на данную комплектацию. Более подробной информацией мы продолжим делиться в регулярных публикациях «Парка ЗР».



Размер дисков у современных автомобилей медленно, но неуклонно растет: мощным моторам нужны мощные тормоза, а их в маленьком колесе не спрячешь. Уменьшение высоты профиля шины тоже имеет свои пределы, ведь слишком «тонкие» покрышки на наших дорогах долго не живут. Побочный эффект от технических заморочек явно положительный – большие колеса украшают любой автомобиль. Страдает от этих тенденций в основном кошелек (цены в магазинах и шиномонтажах напрямую привязаны к «радиусу») и полезный объем багажника (докатки и ремкомплекты из этой области!).

2012 – год выпуска; **36 000** – текущий пробег; **2012/8** **3,70** – год и номер журнала со статьей об автомобиле в рубрике «Парк ЗР» и стоимость 1 км пробега на момент написания статьи; **2013/12** * – год и номер журнала со статьей об автомобиле в другой рубрике (без привязки к пробегу); – пробег за месяц.
175/65.14 577,5 – размер шин, диаметр колеса (мм).

Школа подготовки руководителей

С 1989 года ключевая задача Samolov Group — помочь опытным управленцам совершенствовать свой профессионализм. В процессе обучения руководители среднего и высшего звена развивают необходимые навыки управления — умение делегировать задачи, развивать подчиненных, способность мотивировать свою команду и выступать в роли лидера.

За 25 лет выпускниками Samolov Group стали более 14 000 человек — представители всех сфер бизнеса.

Samolov Group

+7 (495) 660 01 05 | Москва
+7 (812) 313 40 50 | Санкт-Петербург
www.samolov.ru

Реклама

«ЛАДА-КАЛИНА»

- Изготовитель – АВТОВАЗ
- Год выпуска – 2013-й
- В эксплуатации «За рулем» – с сентября 2013 года
- Пробег на момент отчета – 16 000 км

Публикации ЗР – 2013, № 12; 2014, № 1

НИЧЕГО НЕ ТРОГАЙ?

Вадим Никишев

Есть такой анекдот. Сын подходит к программисту, замученному работой: «Пап, а почему солнце восходит на востоке, а садится на западе?». Тот, погруженный в свои мысли, уточняет: «А ты проверял? И так каждый день? И оно работает? Тогда, ради бога, ничего не трогай!».

В первом отчете о редакционной «Ладе-Калина» с индексом ВАЗ-21927, купленной в начале осени прошлого года, была упомянута климатическая установка. Дословно: «А еще есть климат-контроль – пусть без автоматического распределения потоков, зато самостоятельно поддерживающий заданную температуру». И после статьи «Натуральный фарш» письма читателей посыпались, как из мясорубки.

Нам предложили исправить ошибку – мол, климатик у «Калины» полноценный, для поддержания комфортной температуры может менять и интенсивность обдува, и направление потоков. Но как, Холмс?! Во всех машинах из моей практики стоимостью от полумиллиона до 12 миллионов рублей, оснащенных климат-контролем, логика управления им стандартная: в принудительном режиме направление воздуха задается нефиксируемыми кнопками, выбор виден на дисплее, а стоит доверить создание атмосферы автоматике, нажав соответствующую клавишу, – на экранчике символические вихри сменяются надписью *Auto*. У «Калины» же нет кнопок – направление потоков регулируется вращающейся шайбой с фиксированными положениями: в лицо, в ноги, на стекло… Более того, в руководстве, прилагаемом к автомобилю (для дотошных – с. 64), даже в разделе «Автоматический режим поддержания заданной температуры воздуха в салоне» упоминаются манипуляции с крутилкой: «Для наиболее эффективной работы в автоматическом режиме поддержания заданной температуры рукоятку **4** рекомендуется установить в положение “в лицо”». О чем я и отрапортовал в ответе читателям. Не забыв упомянуть, что к эффективности вентиляции и отопления у меня никаких претензий нет (чего не скажу о климатиках некоторых гораздо более дорогих машин).

Реакция не заставила себя ждать: читатели вновь указали на ошибку. Чтобы расставить точки над i, позвонил автовазовским инженерам – и выяснил, что климатическая установка «Калины» действительно полноценная и умеет не только играть скоростью вентилятора, но и двигать заслонки, меняя направление воздушных потоков. Но каков алгоритм! Автоматика включается, если перевести регулятор скорости в положение *Auto*, – при этом безразлично, в каком состоянии рукоятка распределения потоков. Но стоит ее повернуть, и воздух пойдет по выбранному каналу. А перещелкнешь регулятор скорости на определенное значение и вернешь назад – всё вновь «автоматизируется».

Повторю, ни на какой из десятков, если не сотен, протестированных машин такого не встречал. И еще раз подчеркну: несмотря на спорную логику, функционирует установка без нареканий. Анекдот,

Расходы на эксплуатацию и обслуживание «Лады-Калина» (0–16 000 км), руб.

Расходы на содержание и дооборудование: 0–3000 км	27 019
Из них на топливо А95 (средний расход 10,5 л/100 км)	10 534
Расходы на содержание: 3000–16 000 км	47 353
Из них на топливо А95 (средний расход 8,8 л/100 км)	37 963
ТО-15 000 км (включая работы)	8200
Замена щеток стеклоочистителя	600
Ремонт шины	500
Лампа ближнего света H7	90
Общие расходы: 0–16 000 км	74 372
Стоимость 1 км пробега	4,6

Салонный фильтр за полгода собрал немало дряни. Здорово, что теперь владельцы бюджетных отечественных авто могут дышать относительно чистым воздухом.

На всех «калинах» с климатической установкой есть полноценный автоматический режим – нужно установить средний регулятор в позицию *Auto*. Но поворот левой шайбы после этого задаст фиксированное распределение потоков.

да и только: поставил в *Auto*? Работает? Ну и отлично, ничего не трогай!

Это, кстати, единственное достойное упоминания «приключение», связанное с нашей «Калиной». За полгода автомобиль намотал 15 000 км – в изнурительных городских пробках, редких выездах за пределы столицы да эпизодических ралли-спринтах. И без единой поломки – если не считать поврежденной на спецучастке шины (латка обошлась в 500 рублей) да нескольких «сверчков» в салоне. Приятно, особенно с учетом непростых режимов эксплуатации.

Автомобиль честно заслужил ТО-2 – по факту для машин с 16-клапанными моторами оно первое, но у АВТОВАЗа, как мы начали догадываться, своя логика. Правило «работает, и ладно» не подкачало и на этот раз: запись по телефону к московскому дилеру «ТЕХИНКОМ», часовое ожидание на прием и мойку, и вот автомобиль на подъемнике.

Все регламентные работы заняли адекватные 2 часа. Но больше проходить ТО у официалов мы не станем. Откажемся от гарантии, потому что собираемся основательно «потрогать» машину – будем готовить ее к любительским кольцевым гонкам Russian Hot Hatch Club Championship, проводимым в десять этапов на пяти автодромах страны. Протестируем эффективные тормоза и спортивные подвески, форсируем мотор и доработаем трансмиссию – и посмотрим, насколько быстрой и надежной покажет себя «Калина» в трек-днях. Искренне надеемся, что после вмешательства всё заработает еще лучше! ЗР

НАШЕМАРОЧКИ И ФОТОЗАРИСОВКИ

Всех, кто заметил и сфотографировал разного рода **забавные автомобили** или **нечто любопытное на наших дорогах,** приглашаем присылать свои фото. **Лучшие,** конечно же, **будут опубликованы.**

ЗИМНИЕ ГРЕЗЫ

Увидел такое применение «Муравья» в селе Пыскор (Усольский район, Пермский край).

АЛЕКСЕЙ СЕРЕДКИН, Березники, Пермский край

РАЗЖАЛОВАЛИ

Одним подрезают крылья, другим кузов.

РОМАН ТАНАСЕЙЧУК, Саранск

МИНИАТЮРА

Амбициозное чудо тюнинга живет в Липецке.

АНТОН АВСЕНИН

ДЛИННОВОЗ

Сей агрегат трудится в Одинцове. Раму удлинили швеллерами, кардан – из трубы.

СТАНИСЛАВ ЗУЙКИН, Кременки, Калужская область

ДЛЯ ПОРЯДКА

Пешеходный переход в селе Солдатском, Острогожский район, Воронежская область. Хорошо, что не подземный.

БОРИС РУДОМЁТОВ, Батайск, Ростовская область

ВОЛГА НА НЕВЕ

Тюнинг ГАЗ 24-10. Аппарат замечен в Санкт-Петербурге.

ЕВГЕНИЙ ВОРОБЬЁВ

ПЕРЕРОСТОК

Все модели в одной? Длиннобазная «Волга» разъезжает по Уфе. В салоне – простор.

АЛЕКСАНДР УРОЖАЙ, Уфа

ЗАЕХАЛИ

Вот такая остановка есть в Липецкой области.

АЛЕКСЕЙ, Липецк – Грязи

P.S. **Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:** ***kolodochkin@zr.ru***

ПРЕДЕЛ УСТАЛОСТИ

Сергей Рыбкин из Москвы за ответ на задачу «Сила солому ломит» (ЗР, 2014, № 3) получает видеорегистратор MDR-630 фирмы Mystery Electronics.

Напомним суть задачи: на десятилетнем авто просела задняя подвеска. Хозяин снял старые пружины, купил новые и сравнил. Каково же было удивление, когда длина тех и других практически совпала! Однако после установки новых пружин кузов поднялся до штатного положения. Это означало лишь одно: старые, ещё не получив усадки, утратили часть былой силы. Но почему?

Виват, академия! Одним из первых пришел такой ответ: *«Думаю, новые пружины сделаны из улучшенного материала и более толстого прутка»*. Ответ неправильный. «Покупные запчасти лучше оригинальных» – это из области сказок. К тому же на более жестких, чем родные, пружинах кузов поднялся бы слишком высоко. А главное – при чем тут вообще новые пружины? Нас интересуют только старые!

Однако большинство ответов получено от людей с неплохим техническим образованием. Так, нам напоминают, что во всем диапазоне расчетных нагрузок напряжения в пружинах не должны выходить за пределы упругих деформаций, о которых говорит закон Гука. В противном случае, мол, *«жизнь автомобилиста превратилась бы в кошмар с постоянными ремонтами кузова, подвески, рулевого управления и т. д.»*.

Но известно и то, что долгая служба все-таки убивает пружины: они осаживаются, искривляются и т. п. Опять-таки – почему? Люди порой серьезно спорят! Некоторые уверены, что металл *даже под статической нагрузкой* от веса кузова как бы ползет, стареет – особенно если изготовитель в чем-то схалтурил. (Недоверие к нему, увы, у многих явное.) Другие знатоки «ползучесть» отрицают. Короче говоря, влияние статики – тема сама по себе непростая. Именно для того, чтобы в нее не углубляться, мы с самого начала договорились, что у старых и новых пружин одинаковая длина.

Кто кого? Когда машина стоит, правильные пружины держат кузов на оптимальной высоте. На слишком жестких подвеска лишилась бы хода отбоя, на мягких – хода сжатия. То и другое плохо. Выходит, важна не только длина пружины, но и жесткость. А она зависит от диаметра прутка, да еще возведенного в четвертую степень: d^4. Увы, пруток может «похудеть» – например, заржавев.

МЫ НЕ В КОСМОСЕ

Кристаллическая структура стали далеко не проста. При большом количестве циклов переменной нагрузки, когда счет идет на сотни миллионов, связи между микрокристаллами в сплаве начинают разрушаться. Возникают микротрещины, которые неумолимо растут. О таком металле говорят: он устал. Неспроста там, где надежность особенно важна, например в аэрокосмической технике, самые ответственные детали вроде лопаток турбин уже давно «выращивают» как монокристаллы. Но, увы, стоимость этих технологий неприемлема для автомобилиста. Лучше уж следить за состоянием машины и вовремя ее ремонтировать.

Обычно пружины новой машины неплохо защищены от коррозии, но с годами покрытие порой так ветшает, что пользы от него меньше, чем вреда. Кстати, незащищенный металл снизу машины ржавеет порой на глубину до 0,1 мм в год, а то и больше. Известно: если, не убрав ржавчину, мазать ее антикорами, коррозия лишь усиливается.

Победитель приводит элементарный расчет: при равномерном уменьшении диаметра прутка с 10,0 до 9,6 мм жесткость пружины снизится примерно на 15%. Настолько же она дополнительно прожмется. А на практике ржавчина может пожирать металл крайне неравномерно, из-за чего напряжения тут и там станут различаться. Если в наиболее перегруженных местах они превысят предел текучести материала, появятся пластические деформации. Значит, пружина уже разрушается.

Они устали... О том, что металл может уставать, нынче знает и убежденная домохозяйка. Мол, рука с грузом, даже *не совершая работы*, устает! Но именно этот пример нисколько не объясняет усталости металла. Машина может сто лет пылиться в музее – а пружин или рессор это никак не утомляет! А вот при работе с переменными напряжениями они устают. Иначе говоря, когда вибрируют на неровностях дороги либо из-за битых, гнутых, не прошедших балансировки и т. п. колес. Ничем не лучше неисправные подшипники, кривые валы приводов, полуоси... Об этом у победителя сказано: *«Под действием переменных нагрузок... и часто в местах, поврежденных ржавчиной или имеющих другие неоднородности структуры, появляются микротрещины, говорящие об усталости материала. Трещины могут разрастись до такой степени, что пружина не выдержит и переломится. Но и без этого они влияют на характеристики пружины – в зоне трещин металл не работает, что равносильно уменьшению сечения прутка на величину трещины. Внешне это может быть незаметно, но пружина становится все более мягкой»*.

Даже при поездках по приличным дорогам количество циклов переменных нагрузок за долгие годы службы набегает огромное – и тут уж неоднородность материала, посторонние включения, шероховатости на поверхности витков, ослабленные связи между кристаллами и т. п. запросто приводят к усталости.

Итак, локальная усадка пружины в каких-то местах (когда витки как бы гнутые) говорит о том, что тут наверняка есть трещины, вблизи которых металл начал деформироваться пластически, то есть – необратимо. Разрушение идет полным ходом!

Победитель напоминает: *«Такую пружину нужно немедленно заменить. Ездить на пришедших в негодность пружинах нельзя – несогласованная работа элементов подвески может натворить бед. И, если просела только одна пружина, менять нужно минимум обе на данной оси, а лучше – все четыре»*. ЗР

Всем участникам конкурса спасибо за активность. Сергея Рыбкина поздравляем с победой!

ЗАДАЧА № 77

БЕГ С ПРЕПЯТСТВИЯМИ

«Накопил немалую базу данных о колесных транспортных средствах. И заметил: чем выше отношение мощности двигателя к массе машины, тем быстрее она разгоняется с места до 100 км/ч. Кое-кому удается достичь сотни всего за 2,5–3 секунды. А вот разогнаться за секунду без каких-то спецсредств пока не удается. Что мешает взять этот барьер? И о каких спецсредствах, в пределах фантазии, стоит говорить?»

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 июля 2014 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

Многоуважаемые знатоки Автомобиля! Обращаемся к вам с простой, но важной для вас просьбой. Присылая советы, не забывайте сообщать свой обычный, почтовый адрес с шестизначным индексом, фамилию, имя и отчество (полностью), а также телефонный номер для связи. Это существенно упростит и ускорит как отправку вам заслуженных призов, так и решение других возможных вопросов.

Отдел рынка и эксплуатации автомобилей «За рулем»

ХИМИЯ И ЖИЗНЬ

А. ГАБИТОВ, Алтайский край

Измеряя компрессию в двигателе старенькой «Нексии», я обнаружил не только большой разброс этого показателя, но и то, что в одном из цилиндров он упал до 8 кгс/см². Знакомый мастер объяснил отклонение тем, что поршневые кольца запеклись в канавках поршней (на старых двигателях не такая уж редкость).

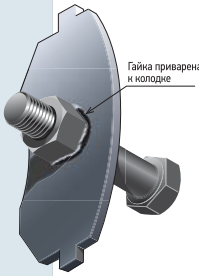
Чтобы ничего не разбирать, я применил проверенную технологию очистки двигателя с минимумом затрат. Выкрутив свечи и поворачивая коленвал, выставил поршни примерно на середине хода. Смешал керосин с ацетоном в пропорции 1:1 и залил понемногу в каждый цилиндр. Просачиваясь через кольца в картер, смесь постепенно делает свое дело. Керосин знаменит способностью проникать в тончайшие зазоры между деталями, ацетон же – растворять нагар. Периодически доливал смесь. Процесс длился часа три. Завершил его, промыв двигатель и залив свежее масло. И конечно, заменил фильтр. После этого компрессия выросла до 11 кгс/см² – для старого мотора неплохо.

От отдела рынка и эксплуатации. *Мы не раз упоминали способы очистки деталей двигателя. Например, в сервисе – с использованием в топливной системе специальных сольвентов. А в гаражных условиях вполне приемлем тот метод, о котором поведал автор.*

Приз автору совета – **набор автохимии** компании «ХАДО».

ПО ЗАКОНУ АРХИМЕДА

С. КРУЖКОВ, Санкт-Петербург



При ремонте дискового тормоза может потребоваться замена рабочего цилиндра, запрессованного в корпус суппорта. Чтобы ничего не повредить при этой работе, советую изготовить приспособление, основой которого послужит старая тормозная колодка. В ее центре (см. рис.) сделано сквозное отверстие и соосно приварена гайка, в которой вращается силовой болт. При запрессовке цилиндра кладу на него другую колодку или деревянный брусок, чтобы силовой болт равномерно вдавил цилиндр в корпус суппорта.

Дополнительно рекомендую время от времени смазывать наружные цилиндрические поверхности поршней обычным касторовым маслом. Оно не повреждает чехлов, его пленка устойчива, сохраняется достаточно долго и неплохо защищает детали от коррозии.

Приз автору совета – **набор автокосметики** компании «Сапфир».

МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ

И. СЕРГЕЕВ, Москва

Порой нужно разобраться с внезапно возникшей неисправностью двигателя или чего-то еще в моторном отсеке. Мой совет адресован тем, на чьей машине капот не оснащен полуавтоматикой вроде газовых упоров. Подняв тяжелый капот, нужно точно его зафиксировать, ведь упавший может причинить вред не только костюму и прическе, но и рукам умельца. Между тем гнездо кузова, куда вставляют конец упора, в темное время иной раз не разглядишь. Обозначьте гнездо белым непрозрачным скотчем или краской – сразу поймете, насколько это практично.

От отдела рынка и эксплуатации. *На наш взгляд, это запросто могли бы делать и сами автопроизводители. Вот только читают ли они журнал?*

Приз автору совета – дневные ходовые огни фирмы OSRAM.

РЕЗИСТОРЫ ГРОВЕРА

Г. ПЕТУХОВ, Московская область

Чтобы избежать самоотворачивания гаек или болтов под действием вибраций, конструкторы тем или иным способом стопорят их. Одно из самых распространенных средств – упругие шайбы Гровера. Такая шайба – это один виток стальной пружины, сжатый до упора и не позволяющий гайке «жить своей жизнью». Но даже в хорошо освоенной технике есть подводные камни. Например, под гайками, крепящими клеммы к контактным болтам стартера, гроверы практически включены в силовую цепь, где действуют огромные токи. Шайбы сильно нагреваются, окисляются и превращаются в своеобразные резисторы, снижая мощность стартера. Что делать? Гроверы долой! Гайки очистить – и затянуть на совесть. Можно еще зафиксировать контргайками. После такого «тюнинга» стартер работает лучше. Кстати, аналогичные проблемы случаются и с креплением клемм к генератору.

Приз автору совета – **канистра масла** ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants.

БАГАЖНЫЕ ДХО

П. ПЕТРУШИН, Московская область

В пятиместном «Ларгусе» освещение багажного отсека, на мой взгляд, не очень удачное: боковые фонарики слабоваты и расположены слишком низко. Я купил в автомагазине парочку светодиодных «ходовых огней» по смешной цене – около 300 руб. Наиболее подходящие места для их установки – выштамповки в обивке потолка над боковыми стеклами, где в семиместном варианте есть рукоятки для задних пассажиров. Пользуясь клепочным пистолетом, закрепил фонарики кронштейнами из комплекта. Но можно обойтись и винтами-саморезами. Результат показан на фото: освещение отличное!

Приз автору совета – **набор автокосметики компании «Астрохим».**

ДАЙ ПРИКУРИТЬ!

Ф. ГАЛЕЕВ, Башкортостан

Что нужно владельцу «Дастера» для счастья? Иногда всего пара дополнительных прикуривателей (но вовсе не для того, чтобы члены экипажа курили всласть, не споря, кто первый!). На моем автомобиле родное гнездо всегда занято – о дополнительных приборах я уже рассказывал в апрельском номере. Поразмыслив, купил парочку прикуривателей от вазовской «классики», просверлил два отверстия диаметром 25 мм в пластиковом кожухе туннеля: одно около рычага коробки, другое ближе к заднему сиденью. Соединил эти прикуриватели с родным. Пользоваться аппаратурой стало намного удобнее.

От отдела рынка и эксплуатации. *При одновременном включении нескольких потребителей не забывайте о номиналах предохранителей.*

Приз автору совета – **набор автокосметики** Turtle Wax компании «Феникс Юнайтид».

DUPONT™

PRO-FUSION COLOR®

КАРАНДАШ ДЛЯ РЕМОНТА ЦАРАПИН ОТ ВЕДУЩЕГО РАЗРАБОТЧИКА ЛАКОКРАСОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Быстро устраняет царапины на лаковом покрытии!

Полностью отверждается даже при искусственном освещении!

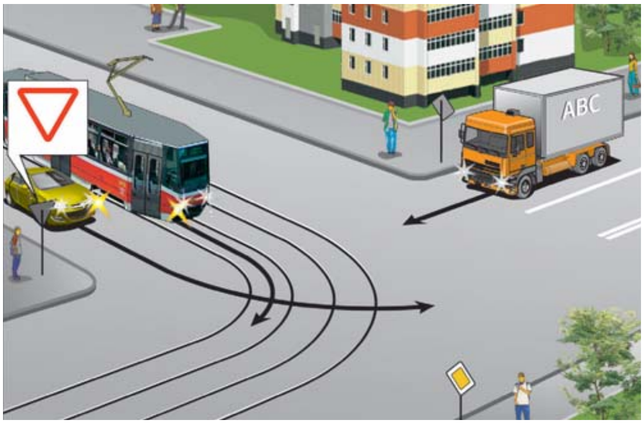
Стойкость ремонтного покрытия не уступает заводскому!

Бесцветный состав эффективен для ВСЕХ цветов

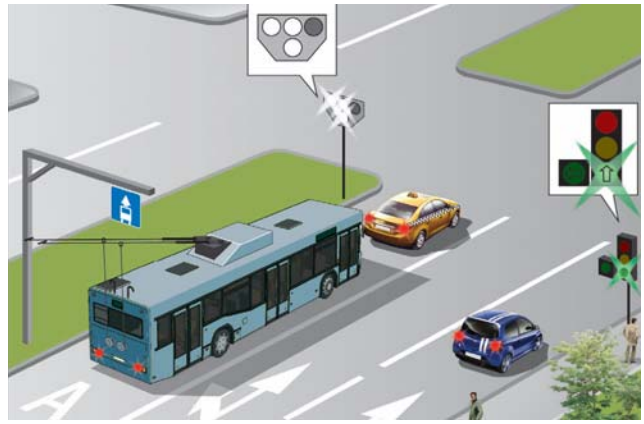
Эксклюзивный дистрибьютор:
ООО «Торговый дом «За рулем»
тел: +7 (499) 261-29-24
факс: +7 (499) 267-16-95
E-mail: amv@tdzr.ru

реклама

Задачи подготовил **Дмитрий Митрошин**.



I. В какой последовательности транспортные средства проедут перекресток?
1 – трамвай, грузовой автомобиль, легковой автомобиль
2 – грузовой автомобиль, трамвай, легковой автомобиль
3 – грузовой автомобиль, легковой автомобиль, трамвай



III. В каком направлении разрешено движение легковому такси и троллейбусу?
7 – такси прямо, троллейбусу прямо или налево
8 – такси и троллейбусу прямо или налево
9 – такси и троллейбусу запрещено движение через перекресток

II. Кто из водителей ожидает включения зеленой стрелки в соответствии с требованиями Правил?
4 – водитель синего автомобиля
5 – водитель красного автомобиля
6 – оба водителя

IV. Разрешено ли водителю «каблучка» остановиться на краю тротуара для разгрузки товара (на время более 5 минут)?
10 – да
11 – да, если не создается помех пешеходам
12 – нет

V. Знак 3.22 «Обгон грузовым автомобилям запрещен» запрещает такой маневр грузовикам с разрешенной максимальной массой более 3,5 т. Таким образом, на «Газель» его действие не распространяется. Однако, намечая маневр, необходимо учитывать требование пункта 11.4, запрещающего обгонять на нерегулируемых перекрестках при движении по дороге, не являющейся главной.
Обгон в запрещенном месте по части 4 статьи 12.15 КоАП РФ наказывается штрафом в размере 5000 рублей или лишением права управления ТС на 4–6 месяцев. Если аналогичное нарушение будет совершено повторно, то водителю грозит лишение прав на год, а в случае фиксации правонарушения средствами фотосъемки или видеозаписи – штраф 5000 рублей.

VI. Требование уступить дорогу идущим к остановившемуся маршрутному ТС или от него возникает, только если пешеход переходит проезжую часть со стороны дверей.
Если же он решится переходить дорогу перед автомобилем, ему грозит штраф в 1000 рублей за нарушение Правил, ставшее причиной создания помех в движении транспорта.

VII. Дорога обозначена знаком 5.3 «Дорога для автомобилей», следовательно, на нее распространяются требования раздела 16 Правил о порядке движения по автомагистралям. Пункт 16.1 Правил запрещает движение на такой дороге тракторам, а также иным машинам, максимальная скорость которых по техническим характеристикам или их состоянию менее 40 км/ч. Трактор способен двигаться со скоростью не более 30 км/ч (сзади закреплен знак «Тихоходное транспортное средство»). Эвакуатор, буксирующий легковой автомобиль методом частичной погрузки, по условиям задачи, двигается со скоростью 50 км/ч (пункт 10.4 Правил), поэтому правил не нарушает. Грузовому разрешено ехать не быстрее 70 км/ч (пункт 10.3), однако с его опережением водителю следовало бы повременить, так как на этой дороге ему запрещено двигаться далее второй полосы (пункт 16.1).
Водители трактора и грузовика будут оштрафованы на 1000 рублей каждый – по части 1 и части 2 статьи 12.11 КоАП РФ соответственно.

VIII. Выход усилителя из строя означает неисправность всего рулевого управления (пункт 2.3 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств). В таком случае пункт 2.3.1 Правил дальнейшее движение запрещает.
Водитель, проигнорировавший данный запрет, рискует быть привлеченным к ответственности по части 2 статьи 12.5 КоАП РФ (штраф 500 рублей). При этом ТС задерживается до устранения причины задержания (часть 1 статьи 27.13).

Иллюстрации: **Олег Воеводов**.

V. Разрешен ли водителю «Газели» (максимальная масса не превышает 3,5 т) обгон фуры?
13 – разрешен
14 – разрешен, если он будет завершен до перекрестка
15 – запрещен

VII. Эвакуатор и трактор движутся с максимально разрешенной скоростью. Водитель грузовика приступает к опережению. Кто нарушает Правила?
19 – все водители **20** – водители грузового автомобиля и эвакуатора
21 – водители трактора и грузового авто **22** – водитель трактора

VI. Пассажир спешит успеть на трамвай, который подходит к остановке. Есть ли у него преимущество перед автомобилем?
16 – есть
17 – есть только после полной остановки трамвая
18 – нет

VIII. На приборной панели легкового автомобиля загорелся индикатор неисправности электроусилителя руля. Разрешено ли двигаться дальше?
23 – разрешено **24** – запрещено **25** – разрешено с соблюдением мер предосторожности до места стоянки или ремонта

Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
2, 5, 7, 12, 14, 18, 21, 24.

I. Пункт 13.9 Правил требует: так как легковой автомобиль и трамвай вынуждены на перекрестке с второстепенной дороги, их водителям обязаны уступить дорогу грузовику, движущемуся по главной дороге. Этот же пункт Правил устанавливает приоритет трамвая по отношению к безрельсовому ТС, движущемуся по равнозначной дороге.

Невыполнение предоставил Правил уступить дорогу ТС, имеющему преимущественное право проезда перекрестное, наказывается штрафом в размере 1000 рублей (часть 2 статьи 12.13 КоАП РФ).

II. Согласно пункту 6.3 Правил сигнал в дополнительной секции светофора разрешает движение в направлении, указываемом стрелкой. Выключенный сигнал дополнительной секции означает запрет двигаться в направлении, регулируемом этой секцией. При запрещающем сигнале светофора пункт 6.13 предписывает оставаливаться перед стоп-линией.

Невыполнение предписаний Правил об остановке перед стоп-линией при запрещающем сигнале наказывается административным штрафом в 800 рублей (часть 2 статьи 12.12 КоАП РФ).

III. Пункт 18.2 Правил не запрещает автомобилям, используемым в качестве легковых такси, движение по полосе для маршрутных ТС. Одинаково светофор с четырьмя круглыми сигналами бело-лунного цвета, расположенными в виде буквы *Т*, регулирует движение только трамваев, а также маршрутного транспорта, движущегося по выделенной полосе. Поскольку такси не относится к маршрутным ТС (см. определение в пункте 1.2 Правил), его водитель обязан руководствоваться сигналами обычного трехцветного светофора, которым в данном случае разрешает двигаться только прямо. Светофор с бело-лунными сигналами разрешает троллейбусу движение прямо и налево.

IV. В этом случае водитель имеет право остановиться для погрузки или разгрузки только у края проезжей части (см. пункт 12.1 Правил). Парковаться на тротуаре разрешено лишь легковым автомобилям, мотоциклам, мопедам и велосипедам при наличии знака 6.4 «Парковка (парковочное место)» с одной из дополнительных табличек, показывающих способ стоянки.

Такое нарушение обойдется водителю в 1000 рублей штрафа (часть 3 статьи 12.19 КоАП РФ). Если оно совершено в Москве или Санкт-Петербурге, то штраф увеличивается до 3000 рублей (часть 6 этой же статьи).

СЛОВО СПЕЦИАЛИСТАМ «ФОЛЬКСВАГЕНА»

Сотрудники концерна ответили на ключевые вопросы наших читателей. На встрече присутствовал **Стас Панин**.

О качестве коробок DSG

Концерн не намерен отказываться от коробок DSG – их продолжат модернизировать и совершенствовать. Немецкие инженеры видят за ними будущее. Сведения о том, что на некоторых рынках отказываются от DSG в пользу гидромеханических автоматов «Айсин» или что на первые действует пожизненная гарантия, не соответствуют действительности. Российский рынок так же важен для концерна, как все остальные.

Расширенная гарантия на коробки DSG (пять лет или 150 000 км пробега) действует только на автомобили, выпущенные до 1 января 2014 года. Это связано с последующей модернизацией агрегата: у производителя нет более оснований полагать, что возникнут проблемы. При этом концерн обещает оказывать поддержку владельцам и после окончания гарантии.

Во всем мире проходит сервисная акция замены синтетического масла минеральным – для повышения надежности коробки. Минеральное масло менее агрессивно по отношению к электронным компонентам. К тому же синтетическое в некоторых климатических условиях и режимах езды оставляет вредные отложения. В акцию входит также перепрограммирование блока управления. Ее проведут при очередном посещении сервиса, но для ускорения процесса можно обратиться к своему дилеру.

Комментарий ЗР. *Специалисты рассказали, что обновленные коробки прошли испытания во всевозможных режимах движения и что удалось победить много проблем. Раз уж концерн видит за DSG будущее и так трепетно относится к нашему рынку, то хотелось бы скорее увидеть положительные результаты такой деятельности. Более подробную информацию можно узнать на нашем сайте.*

«Поло-Седан»: стук поршневой группы на непрогретом двигателе

Производитель знает о проблеме, но не считает ее следствием конструктивного просчета при проектировании двигателя и не собирается объявлять отзывную кампанию. Каких-либо специальных сервисных акций нет. Однако в этом вопросе он идет навстречу владельцам даже постгарантийных автомобилей. Важно продемонстрировать стук официальному дилеру, тогда поршневая группа будет заменена модифицированной. Если по каким-то причинам специалисты дилера не захотят услышать посторонний звук, нужно обратиться на горячую линию. За ней пристально следят и отрабатывают все жалобы. Владельцы «поло», как и все остальные клиенты, очень важны для концерна. Поэтому он постоянно ведет работу с дилерами, чтобы те помогали людям, а не отправляли их в кассу.

Случаи повторного появления стука после замены поршневой связаны с тем, что в тот период использовали детали старого образца. Собственно, именно эти факты и дали импульс к серьезной работе. Поршневую с измененной геометрией поставляют в запчасти и устанавливают на конвейере с апреля 2013 года.

По статистике производителя, проблема распространена не так широко, как может показаться после визита на форумы владельцев. Последняя жалоба на стук зафиксирована в начале декабря 2013 года.

Комментарий ЗР. *При обсуждении темы один из технических специалистов не разделил позицию своих коллег в оценке проблемы. По его мнению, стук при перекладке поршней на холодном моторе вообще нельзя считать дефектом. С этим мы, конечно же, не согласны. Дефект поршневой ускорит износ зеркала цилиндров, из-за которого рано или поздно застучит и прогретый мотор. И тогда его можно будет смело отправить в утиль.*
Но согласимся с тем, что проблема не массовая и конструктивного просчета нет. Мы писали (ЗР, 2014, № 3) о самочувствии автомобилей в одном из таксопарков: пока ни одной из полутора сотен его машин 2012 года выпуска не потребовался ремонт двигателя. Один экземпляр накатал 170 000 км и продолжает ездить.

Бензин в поддоне двигателя 1,4 TSI

Попадание некоторого количества бензина в поддон двигателя с повышением уровня масла абсолютно нормально для всех бензиновых моторов. При непосредственном впрыске это более актуально, так как топливо распыляется в самом цилиндре. При полноценном прогреве двигателя бензин из масла испарится. Фактор их взаимодействия учтен при разработке

регламента ТО. Нет необходимости менять масло чаще предписанного интервала.

Чрезмерное попадание бензина возможно в трех случаях: частая езда на короткие расстояния без полноценного прогрева двигателя; большое количество пусков мотора, когда в баке некачественное топливо, которое плохо испаряется; неисправность топливной аппаратуры. Специалисты отмечают, что основная причина проблемы – именно качество топлива, которое при работе двигателя на холодную испаряется в цилиндре особенно плохо.

Производитель осведомлен о судебном иске одного из владельцев. Однако сам клиент признаёт, что эффект заметного повышения уровня масла спровоцирован короткими поездками без достаточного прогрева двигателя, оттого его сложно продемонстрировать дилеру. Такая же картина и у других недовольных.

Комментарий ЗР. *Проблема характерна не только для моторов концерна «Фольксваген». И проявляется она в основном в зимнее время именно при поездках на короткие расстояния. Важную роль здесь играет качество топлива. Нередки случаи, когда в зимний период из-за взаимодействия масла с плохим бензином оно превращалось буквально в гуталин. Беда коснулась моторов (в том числе с распределенным впрыском) многих производителей.*

Стуки задней многорычажной подвески платформы MQB при проезде неровностей

Производитель осведомлен о проблеме, но не считает это дефектом. Дескать, так амортизаторы отрабатывают мелкие неровности. Были проведены необходимые исследования, которые показали: стук не влияет на безопасность, поэтому отзывной кампании не последует. При обращении клиентов с жалобой на стук задние амортизаторы заменят аналогичными от другого поставщика.

Запрета дилерам заменять амортизаторы не было, те вынуждены были отказывать клиентам в связи с элементарным отсутствием запчастей. Представительство лишь просило дилеров не менять амортизаторы на такие же, чтобы люди не обращались по нескольку раз. В настоящий момент запчасти доступны для заказа через технический запрос, так как их количество пока ограниченно.

Жалобы не носят массового характера, – по крайней мере, от дилеров иной информации не поступало. По словам специалистов, этот стук беспокоит далеко не всех владельцев.

Навигация, шум механической коробки и неустойчивая работа двигателя 1,4 TSI после холодного пуска

С задумчивостью навигационной системы в режиме «найти» при задании маршрута борются. Концерн ведет разработку нового программного обеспечения.

Шум прогретой шестиступенчатой механики на «нейтрали» и холостом ходу – это особенность работы, которая дефектом не является. Такое встречается и у других производителей. Рокот агрегата не сказывается на его ресурсе и работе. В руководстве по эксплуатации есть соответствующий комментарий. К сожалению, нет информации, какой узел в разогретой коробке издает этот звук.

К особенностям относится и неустойчивая работа двигателя 1,4 TSI (122 л.с.) на новых «гольфах» при холодном пуске. Проявляется это только в переходном режиме на холостом ходу в процессе прогрева мотора. Это нормальная работа двигателя.

* В каких-то вопросах мы не пришли к общему мнению со специалистами. Но определенно радует готовность концерна общаться со своими клиентами и тем или иным способом решать возникающие задачи. В случае проблем на уровне дилера обращайтесь на горячую линию: нас заверили, что ни один звонок не останется без внимания. По словам специалистов, в ходе прямого общения с клиентами удается решить большую часть вопросов.

ПЛЮС

Огромные технические экспозиции — от телег до реактивных лайнеров — и маленькие частные коллекции. Фирменные музеи, посвященные одной марке, и скромные по размерам, но оттого не менее ценные собрания самых дорогих и экзотических машин. Этот раздел мы посвятили музеям — нашим и зарубежным.

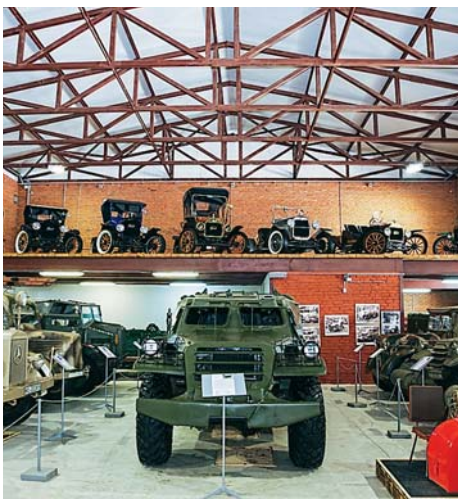
СМОТРЕТЬ *и* ТРОГАТЬ

В последние годы количество общедоступных автомобильных коллекций в стране выросло. Свой список основных собраний составил **Сергей Канунников**.

МУЗЕЙ РЕТРОАВТОМОБИЛЕЙ

Большинство машин принадлежит частным лицам, поэтому часть экспозиции периодически меняется. Здесь есть и роскошные, прекрасно отреставрированные иномарки, и неброские отечественные машины, причем не всегда в идеальном состоянии. Тут же коллекция из музея АО «Москвич», несколько грузовиков и автобусов (нечастые гости в наших музеях), есть даже самоделки советских времен. Основная прелесть собрания на Рогожке именно в разнообразии экспонатов.

Москва, улица Рогожский Вал, 9/2
auto-retro-museum.ru



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ В ЧЕРНОГОЛОВКЕ

Техника самого разного назначения: от домашней утвари до советского экспериментального летательного аппарата ЭКИП в форме тарелки. В собрании автомобилей – уникальное такси ВНИИТЭ второй половины 1960-х, несколько нереставрированных, но комплектных «хорьхов», прекрасно восстановленные советские автомобили массового производства, внедорожные машины КБ Грачева, богатая коллекция «фордов» моделей Т и А во всевозможных модификациях.

Московская область,
Ногинский район,
село Ивановское
gvtm.ru

МУЗЕЙ ТЕХНИКИ ВАДИМА ЗАДОРОЖНОГО

Музей богат во всех смыслах. Например, набором редких и дорогих автомобилей марок «Делаэ», «Альфа Ромео», «Хорьх», БМВ и, конечно же, отечественных представительских машин, включая бронированный ЗИС-115. В уличной экспозиции – военные машины, по внешнему виду вполне пригодные к параду. Мощный «довесок» – самолеты и стрелковое оружие.

Московская область,
поселок Архангельское,
4-й км Ильинского шоссе
tmuseum.ru

ТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ АО «АВТОВАЗ»

Пожалуй, самое большое в стране собрание техники. На огромных площадях выставлены образцы самых разнообразных машин, в основном военных: автомобили, танки и бронетранспортеры, даже суда и самолеты. Большинство в состоянии, далеком от идеального, зато доступны для атак любопытных детишек. Поблизости ангар с вазовскими прототипами и концептами последних десятилетий.

Тольятти, Южное шоссе, 137
museum.vaz.ru

«АВТОВИЛЛЬ»

Самый пафосный и роскошный музей, делящий цоколь здания с богатыми кафе, ресторанами и магазином. Все автомобили в идеальном состоянии. Есть отечественные, но конек «Автовилля» – дорогие иномарки, в числе которых «Кадиллак» с мотором V16, роскошные «мерседесы» и даже «Испано-Сюиза». Помещение просторное, освещение прекрасное. В этом смысле «Автовилль» – образец для многих музеев.

Москва, улица Усачева, 2, строение 1
autoville.ru

ЗАВОДСКИЕ МУЗЕИ

Мало кто поедет в небольшие заводские музеи специально, но если случится – посетить стоит. Заводские собрания очень интересны даже не серийными машинами (хотя и их теперь редко встретишь), а опытными образцами, сделанными в паре экземпляров, а то и в единственном. Скажем, в ижевском музее сохранен вседорожник ИЖ-14, а в газовском есть две «волги» ГАЗ-3105 в разных исполнениях.

МУЗЕЙ ОАО «УАЗ»: Ульяновск, Московское шоссе, 8

МУЗЕЙ «ИЖ-АВТО»: Ижевск, Автозаводская улица, 5

МУЗЕЙ ИСТОРИИ ОАО «ГАЗ»: Нижний Новгород, проспект Ленина, 95

«МОТОРЫ ВОЙНЫ»

Особенность экспозиции: в ней не только отечественные автомобили и мотоциклы времен Второй мировой, но и импортные, причем иногда редкие, мало известные у нас. Есть не только машины союзников, но и трофейная техника. Все экспонаты в отличном состоянии.

Постоянная выставка на Поклонной горе: Москва, Кутузовский проспект
poklonnayagora.ru

МУЗЕЙ ПОЕХАЛ!

В последние годы всё популярнее пробеги ретроавтомобилей. В апреле ДОСААФ отметил таким пробегом 70-летие снятия блокады Ленинграда. География мероприятия – от Питера до Севастополя. Машины времен Великой Отечественной могли увидеть во множестве населенных пунктов. Молодежь прикоснулась к истории, ветераны вспомнили боевых друзей.

1 видео
см. с. 26

ВСЕ В ОДНОМ

Выдающийся музей автомобилей и техники в немецком Зинсхайме посетил **Артур Саруханов**. Фото автора и «Шевроле».

Оригинальный космический шаттл «Буран» приплыл в 2008 году в Зинсхайм по Рейну на специальных баржах.

Захотите сэкономить время и увидеть технический прогресс «в одном флаконе», вместо того чтобы посещать разрозненные тематические выставки, – вам дорога в немецкий Зинсхайм. Здесь собрано более 3000 экземпляров того, что на протяжении веков создал инженерный гений. За все удовольствие 14 евро. И не забудьте прихватить детей.

Впрочем, насчет экономии времени я, пожалуй, погорячился. Во-первых, до городка не рукой подать (он в 90 км южнее Франкфурта), а во-вторых, выставленных экспонатов так много, что на одно лишь изучение табличек уйдет несколько дней. Тут всё: самолеты и космические шаттлы, машины и мотоциклы, корабли, подлодки. Но овчинка стоит выделки.

Открылся музей в 1981 году и стал довольно быстро разрастаться. Спустя десять лет 30 тысяч «квадратов» его выставочных площадей (а ведь техника стоит не только под крышей!) перестало хватать, и решено было открыть филиал в соседнем Шпайере. Так он стал крупнейшим в Европе собранием

После Второй мировой войны безумные музейные инженеры построили уникальный гоночный автомобиль с самолетным мотором. При объеме 46,5 л агрегат «Брутуса» от БМВ (год выпуска 1925) выдает 750 «лошадей» – круто даже по нынешним меркам!

Битва в воздухе: англо-французский «Конкорд» в погоне за советским Ту-144. В версии ЛЛ последний развивал максимальные 2500 км/ч, что для «Конкорда» с его 2330 км/ч было недостижимо.

Зинсхайм находится на территории бывшей ФРГ, тем не менее советской военной техники в его павильонах хоть отбавляй: от бронемашин до танков и самолетов.

«А знаете ли вы, что...» в модельной гамме «Порше» когда-то был вездеход для любителей охоты? Он так и назывался – «597 Ягдваген», то есть «Охотомобиль».

Детям в Зинсхайме особое раздолье. К примеру, с бортов самолетов им предлагается спуститься по трубам в специальных войлочных санях.

инженерного прошлого. Его экспансия оказалась настолько мощной, что устроители музея выставили экспонаты ярусами – иначе разместить все было бы невозможно. Еще и поэтому выставка производит неизгладимое впечатление.

Для экспертов и просто любопытствующих особый интерес представляет ретроспектива мирового автопрома – более 500 олдтаймеров. Причем подавляющее большинство может самостоятельно отправиться в путь! Обособленно расставлена американская классика и крупнейшая в Германии частная коллекция автомобилей «Майбах», «Мерседес-Бенц» и «Бугатти». Ценители военной техники найдут тематическую секцию, а на улице их поджидает германская керосин-электрическая подлодка U-9 времен Первой мировой войны. К слову, ее, равно как и многие уличные экспонаты, можно изучить изнутри. А для жаждущих скорости все рекордсмены Формулы-1 собраны воедино.

Прикоснуться к техническому прошлому можно 365 дней в году – выставка не знает выходных. ЗР

Музей в Зинсхайме – квинтэссенция технической мысли прошлого.

Коллекция болидов Формулы-1, крупнейшая в Европе, находится лишь в нескольких километрах от «Хоккенхаймринга», который этим летом примет у себя очередной этап Королевских гонок.

ФАНЕРА И БРОНЯ

Да-да, в былые времена эти материалы применяли для кузовов машин! С охотником за редкими экземплярами встретился в Германии **Владимир Аркуша**.

Торговля олдтаймерами поставлена здесь на широкую ногу. Респектабельные фирмы предлагают отреставрированных красавцев по серьезным ценам. Однако многие торговцы предпочитают иметь дело с запущенными экземплярами, иногда поврежденными, но сохранившимися в оригинальном состоянии, максимально комплектными. Такие авто за умеренную цену приобретают у них самодеятельные реставраторы-энтузиасты.

Двухместный кабриолет ЭМВ-327/2 и «санитарку» ЭМВ-340/4 до 1956 года выпускал бывший завод БМВ в Айзенахе. Слева в глубине – «ДКВ-Фронт». Именно фирма ДКВ строила несущие (!) кузова с деревянным каркасом и фанерной обшивкой.

Фирма в небольшом городке Калау, на которую я заглянул по дороге из Берлина в Дрезден, заинтересовала тем, что на ее сайте предлагают автомобили и мотоциклы, изготовленные главным образом в странах социалистического лагеря: в ГДР, Чехословакии, СССР. За двадцать с лишним лет, прошедших с его распада, в историю ушли не только сами автомобили, но и популярные некогда марки: «Вартбург», «Москвич», «Робур»…

– После объединения Германии старые машины нередко просто выставляли к забору, как ненужный хлам, – рассказал владелец торговой фирмы Штеффен Ланге. – Их стало жаль, и я начал собирать это старье, даже не очень представляя, что с ним делать дальше. Сначала хранил в гаражах и сараях у знакомых, потом начал торговать.

Мой собеседник уверяет, что никаких секретов в его работе нет, но ясно, что без обширных знакомств,

Автомобили гэдээровской мечты: «Вартбург-313/1 Спорт» (красный) и -311/300НТ.

Советские автомобили представлены весьма незаурядно. Медицинская «Чайка» ГАЗ-13 – из кортежа председателя Госсовета ГДР Э. Хонеккера. Слева виден фаэтон ЗИС-110Б, в глубине – ГАЗ-12 ЗИМ. Чехословацкий мотоцикл «Ява-350» был популярен во многих странах, но прежде всего – в СССР.

настойчивости, интуиции тут не обойтись. Ведь одно дело найти приличный «Трабант», если за три десятка лет их выпустили почти три миллиона, и совсем другое – довоенный «Хорьх-830» в оригинальном состоянии. Такой я тоже видел когда-то на сайте фирмы; помню, как изумили педали с литым логотипом *Horch*. Немало продавалось и других достойных машин (немало – это, конечно, с учетом специфики товара). Здесь всегда найдется более-менее приличный «Вартбург», «Москвич» за несколько сот евро, «Волга» за пару тысяч, какая-нибудь «Шкода», а то и «Татра». Другие машины, особо почитаемые здешними коллекционерами (в основном, разумеется, немецких марок), во много раз дороже.

На этих фото – своего рода витрина. Автомобили, мотоциклы, мотороллеры на продажу тесно складированы в двух огромных амбарах. Приподняв тент, хозяин с гордостью показал сверкающий лаком ЗИМ: «Этот мы отреставрировали для музея, а другой, рядом, продается».

Музей, часть экспонатов которого вы видите на снимках, возник в 2005 году под названием «Мобильный мир Востока». Им руководит общественное объединение, а фирма Ланге оказывает помощь в пополнении экспонатами, снабжении запчастями. Правда, собранная техника уже сейчас едва помещается в нескольких небольших залах на окраине городка, в котором всего-то 8000 жителей.

Попробуй тут разглядеть редчайшую правительственную «Шкоду-VOS» с бронированным кузовом. Подобная есть только в заводском музее. В другой угол втиснут престижный «Заксенринг», которым в конце 1950-х пытались продолжить богатые (во всех отношениях) традиции довоенного «Хорьха».

– В будущем году музей переедет в новое здание, просторное и современное, – там раритеты предстанут во всей красе. Приезжайте! – зовет в гости Ланге. И добавляет как бы невзначай: – Кстати, если вам встретится интересная машина, может, дадите знать? ЗР

Эти машины воплощают идею народного авто ГДР. Крайний слева – универсал ИФА-F9 (по сути, ДКВ образца 1940-го). Седан P70 (1955–1959), затем «Трабант» (на переднем плане – модель P60 1962 года) имели пластмассовые (не из стеклопластика) навесные панели кузова.

Машины, предлагаемые для продажи. Невзирая на возраст (полвека!), «Трабант» не потребует для возвращения в строй особых затрат. Иное дело – грузовичок «Фрамо-V500 Данциг», уцелевший без переделок с 1938 года.

ЧАСТНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

www.louwmanmuseum.nl
Leidsestraatweg 57
2594 BB The Hague
The Netherlands

В Голландии теперь не делают легковых машин, но историю автомобиля здесь помнят и чтят. Одну из самых интересных коллекций посетил в Гааге **Максим Гомянин** и выбрал лучшие из 243 экспонатов.

«Дюзенберг-SJ Ла Гранд Дюал-Коул Фаэтон» 1935 года выпуска – одна из самых любимых машин американской элиты и... мафии. Этот экземпляр купил летчик-ас Реджинальд Синклей, заплатив приблизительно 20 тысяч долларов: восемь с половиной за шасси и около двенадцати за кузов. Для сравнения: «Форд-V8» в те времена стоил 500 долларов. Под капотом машины – 6,9-литровый наддувный мотор мощностью 320 л.с.

«Сбарро-Челлендж 1» дизайнер и конструктор Франко Сбарро представил в 1985 году. У концепта низкий коэффициент лобового сопротивления – 0,26, а в качестве рамы конструктор использовал картер мотора. V8 «Мерседес-Бенц» мощностью 380 л.с. работал в паре с 4-ступенчатым автоматом от «Джипа-Чероки». Некоторые идеи «Челленджа» актуальны до сих пор: зеркала заднего вида заменены камерами, ветровое стекло сдвигается подобно люку, убирающееся крыло выступает в роли воздушного тормоза.

Вдохновленный успехом «Тиррелла-P34», главный конструктор фирмы «Марч» Робин Хёрд представил в 1976 году свой вариант шестиколесного болида Формулы-1 – «Марч 2-4-0/771». В отличие от «Проекта P34» с четырьмя колесами спереди и задней ведущей осью, эту машину приводят в движение четыре задних колеса. На тестах в Сильверстоуне автомобиль отлично «стоял» на прямой, но в виражах проявлял сильную недостаточную поворачиваемость. К тому же вывести «Марч» из заноса требовало больших усилий. В итоге болид так и не вышел на старт Гран-при, а в конце 1977 года был продан Рою Лейну, который выиграл несколько горных гонок в Великобритании.

Эта лодка на колесах построена в 1953 году туринским кузовным ателье «Кориаско» для рекламы парусной школы в Болонье. «Фиат-1100 Боут Кар» приводил в движение литровый 4-цилиндровый мотор в 36 сил. Плавать машина не умеет. Капот и багажник бот-кара отделаны тем же деревом, что и яхтенные палубы.

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ GLA»
против главных соперников – «Ауди-Q3» и БМВ-X1

«КАДИЛЛАК-CTS»
третьего поколения – первый в истории «Кадиллак» с битурбо-«шестеркой»!

«ВОЛЬВО» внедряет
модульные двигатели. Что это такое?

РАДАР-ДЕТЕКТОРЫ:
повышают ли они безопасность движения или только отвлекают от управления? Мы испытали 16 моделей.

БМВ-i8
Гибридное среднемоторное купе с кузовом из композитных материалов и уникальными лазерными фарами мы испытали на дорогах Калифорнии.

«АНТИШУМКА»
Можно ли заметно снизить шум в салоне только лишь обработкой днища автомобиля специальными составами? Проверяем различные материалы.

«ЛАДА-ЛАРГУС»:
подбираем пятую передачу.

НЕИСПРАВНОСТИ ВАРИАТОРОВ:
ищем причинно-следственную связь.

За рулем

№06 2014 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 996-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Антон Чуйкин

EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Максим Кадаков

ОБОЗРЕВАТЕЛИ
Вячеслав Субботин, Сергей Канунников, Владимир Соловьев

ИСПЫТАНИЯ
Михаил Гзовский (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Максим Гомянин, Геннадий Емелькин, Валерий Жаринов, Сергей Клочков, Александр Крапивин, Вадим Крючков, Михаил Кулешов, Вадим Никишев, Денис Панов, Юрий Тимкин

АВТОМОБИЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
Дмитрий Федоров (зав. отд.), Максим Сачков, Евгений Борисенков, Сергей Зиновьев, Сергей Мишин, Игорь Моржаретто, Михаил Колодочкин, Эдуард Конол, Станислав Панин, Максим Приходько, Сергей Смирнов

ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джишкариани; Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов, Евгений Ветохин

iPAD-ВЕРСИЯ help@zr.ru
Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Милиана Коломиец, Сергей Патмар, Андрей Раньков

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Евгений Теременко, Геннадий Алидин,
тел. (499) 267-30-65, 261-71-81
Формат 207×270 мм
Отпечатано в типографии Eurogravure S.p.A. (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 368 000 экз.
Премия Национальной тиражной службы «Тираж – рекорд года»

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА Игорь Твердунов

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
тел. (495) 215-29-31, факс (495) 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

16+

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ООО «Издательство «За рулем».
Их перепечатка допускается только с разрешения ООО «Издательство «За рулем».
Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 42 рубля, МАП «Почта России» – от 38 до 62 рублей, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания: Роспечать – на полгода 70321, на год 72390, МАП – на полгода 99122.

© «За рулем», 2014

ПУСТЬ ПОВЕЗЕТ!

«А что, сыграю», – подумал я, когда впервые наткнулся на предложение аукциона **Cars&Luck** на сайте «За рулем». Мысль такая возникла неслучайно: уже пару месяцев мы с женой подыскивали недорогой автомобиль, чтобы к лету быть на колесах. Объявления в Интернете, в газетах, журналах... Посмотрели у себя в Твери и в Москве немало машин, но выбрать оказалось сложно. Практически всегда в объявлениях – одно, а когда приедешь, навязывают совсем другое. Цена выше, дефекты всякие, документы странные...

А тут хоть и никому пока не известный **Cars&Luck**, но за ним «За рулем» – журнал, на котором я сам вырос и который еще мои родители читали. Кому еще верить!

Когда стали разбираться, поняли, что в этом аукционе кроме правильной ставки надо еще, чтобы повезло и именно твоя ставка оказалась последней. Мы решили попробовать, рискнуть. В двух аукционах поучаствовали, в которых вазовские машины были. Играли с двух компьютеров – шансов больше. Сплошной адреналин! Во втором розыгрыше третьими стали!!! Нам даже организаторы звонили: спрашивали, будем ли брать, если победитель откажется.

– Конечно, будем! – отвечаю. Цена ведь почти на 100 тысяч меньше рынка и все гарантии «За рулем»! Но в тот раз победитель сам забрал машину. Еще бы, такая выпала удача!

Очень хочется оказаться первым в **Cars&Luck**. Поэтому мы с женой еще пробовать будем. Вон сколько уже счастливчиков. И нам тоже повезет.

ОБЯЗАТЕЛЬНО ПОВЕЗЕТ!

И нашему читателю Борисову из Твери, письмо которого мы публикуем выше, и многим другим участникам аукциона **Cars&Luck** – обязательно повезет!

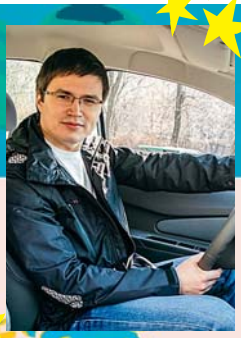
Уже десять человек приобрели автомобили с помощью аукциона **Cars&Luck**. Каждый при покупке машины сэкономил около 100 тысяч рублей и получил все объявленные по условиям аукциона гарантии издательства «За рулем».

На фото – победители наших аукционов из разных городов страны. Они рискнули – и выиграли. С ними можно познакомиться поближе на сайте **www.carsandluck.ru**

Сергею Берзину из Москвы «Ниссан-Алмера» достался всего за 294 000 рублей.

«Хёндэ-Солярис» – первый собственный автомобиль в жизни Антона Нуреева.

К предстоящей свадьбе Сергею Самолазову из Ярославля, выигравшему «Приору», издательство авансом подарило детское кресло.



Ростовчанин Ярослав Московцев – за рулем уже собственного «Шевроле-Кобальт».

Автомобиль	Рыночная цена, руб.	Итоговая цена лота на аукционе, руб.	Выгода победителя, руб.
Volkswagen Polo	550 000	413 000	137 000
Hyundai Solaris	520 000	394 500	122 500
Lada Priora SE	400 000	296 600	103 400
Nissan Almera	470 000	294 000	176 000
Chevrolet Cobalt	420 000	304 000	116 000
Daewoo Gentra	450 000	234 000	216 000
Chevrolet Lacetti	380 000	292 500	87 000

Cars&Luck

XADO®

НАНОТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ

ПОВЫШАЕТ

до **32.5%** компрессию двигателя

УВЕЛИЧИВАЕТ

до **300%** пробег автомобиля

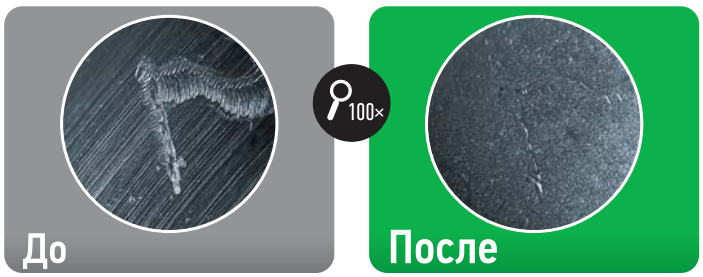
СНИЖАЕТ

до **5.3%** расход топлива

УМЕНЬШАЕТ

до **15.9%** CO
до **7.6%** HC
токсичность выхлопа

КАК ЭТО РАБОТАЕТ?



Дефект на поверхности детали — Дефект полностью устранен

XADO AMC Maximum специально разработан для восстановления деталей двигателя и их последующей защиты от износа. Ревитализант® XADO создает на деталях прочное металлокерамическое покрытие, которое максимально защищает детали от повреждений. Ревитализация® продлевает срок службы двигателя и позволяет избежать дорогостоящего ремонта в будущем.

Дополнительная информация по телефону:
+7 985 776 00 03, +7 919 139 21 06, +7 911 927 51 00 или на сайте:
www.xado.ru

Реклама

zoom-zoom
zoom-zoom
mazda
Я MAZDA
Я ТВОЙ ИДЕАЛ
Служба клиентской поддержки Mazda: 8 800 100 00 70. Реклама.
vk.com/mazda
facebook.com/MazdaRussia
MAZDA.RU